

Piotr Budzianowski

główny specjalista w Biurze Rzecznika Ubezpieczonych

Utrata wartości handlowej pojazdu

Zgodnie z treścią art. 363 § 1 k.c. osoby poszkodowane mają wybór sposobu naprawienia szkody – bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Poszkodowani mogą zatem dochodzić zwrotu kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu lub żądać wypłaty odszkodowania w takiej wysokości, która umożliwi dokonanie profesjonalnej naprawy. Stosowane obecnie technologie naprawy (blacharskie, mechaniczne, lakiernicze), przy zachowaniu reżimu technologicznego producenta pojazdu oraz należytej staranności, umożliwiają techniczne przywrócenie pojazdu do poziomu sprawności i funkcjonalności, jaką posiadał on przed uszkodzeniem.

Pomimo tego doświadczenie i praktyka na rynku motoryzacyjnym wskazują – nie tylko w Polsce, ale również w innych krajach europejskich – iż kupujący, mając do wyboru zakup porównywalnych pojazdów, bezwypadkowych lub powypadkowych, powszechnie wybierają te pierwsze. Podstawą takiego zachowania potencjalnych nabywców jest nie tylko fakt, iż pojazd uczestniczył w kolizji lub wypadku drogowym, lecz także obawa przed występowaniem wad ukrytych w naprawionym pojeździe (wypadkowych i naprawczych), których w większości sytuacji nie sposób wykryć w momencie zakupu. Stan taki co do zasady prowadzi do konieczności obniżenia ceny sprzedaży pojazdu.

Stanowisko Sądu Najwyższego

Sąd Najwyższy po rozpatrzeniu zapytania prawnego przedstawionego przez sąd niższej instancji: „Czy do składników szkody, powstałej na skutek kolizji pojazdów samochodowych, za którą odpowiedzialność z tytułu umowy ubezpieczeniowej odpowiedzialności cywilnej ponosi zakład ubezpieczeń, zalicza się utratę wartości handlowej naprawionego samochodu, spowodowaną stosowaniem przez autoryzowane warsztaty naprawcze technologii nie w pełni pozwalającej na przywrócenie pierwotnego stanu pojazdu, tj. sprzed kolizji?” podjął uchwałę o następującej treści: „Odszkodowanie za uszkodzenie samochodu może obejmować oprócz kosztów jego naprawy także zapłatę sumy

pieniężnej, odpowiadającej różnicy między wartością tego samochodu przed uszkodzeniem i po naprawie” ([uchwała SN z dnia 12 października 2001 r., sygn. akt III CZP 57/01](#)).

Sąd Najwyższy stwierdził m.in., iż w razie wyrządzenia szkody ruchem pojazdu lub w związku z jego ruchem odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym. Sąd starał się odpowiedzieć na pytanie, czy odszkodowanie należne za uszkodzenie samochodu obejmuje oprócz kosztów jego naprawy także zapłatę sumy pieniężnej, odpowiadającej różnicy między wartością tego samochodu przed uszkodzeniem i po naprawie, przy założeniu, że naprawa była prawidłowa, a zmniejszenie wartości samochodu nastąpiło wskutek jego uszkodzenia.

W uzasadnieniu uchwały Sądu możemy przeczytać m.in., że rzecz zawsze ma taką wartość majątkową, jaką może osiągnąć na rynku. Z przepisu art. 361 § 2 k.c. wynika obowiązek pełnej kompensacji szkody. Wartość samochodu po jego naprawie to nic innego jak jego wartość rynkowa. Ponieważ wartość ta w wyniku uszkodzenia, choć później wyeliminowanego, zmalała w stosunku do tej, jaką pojazd ten miałby na rynku, gdyby nie został uszkodzony, to kompensata powinna obejmować nie tylko koszty naprawy, lecz także tę różnicę wartości.

Reasumując, Sąd Najwyższy w wyżej wskazywanej uchwale stwierdził, iż wprowadzicie samochód po naprawie odzyskuje sprawność techniczną, jednakże nie uzyskuje takiej wartości handlowej, jaką miał przed wypadkiem (jego cena sprzedażowa po naprawie – na skutek faktu, że jest powypadkowy – maleje). Różnica w tej wartości stanowi różnicę handlową, której w świetle powyższej uchwały mogą domagać się poszkodowani właściciele pojazdów.

Narzędzie do obliczania odszkodowania z tytułu utraty wartości handlowej pojazdu

W praktyce działalności zakładów ubezpieczeń, niezależnych rzeczoznawców samochodowych oraz biegłych sądowych przy szacowaniu wysokości utraty wartości handlowej pojazdu najczęściej korzysta się z instrumentów technicznych lub też programów komputerowych, które pozwalają na oszacowanie tej utraty na podstawie uśrednionych danych dotyczących cen pojazdów i wzorów matematycznych. Najczęściej w praktyce obrotu stosuje się *Instrukcję określania rynkowego ubytku wartości pojazdów nr 1/2009 z dnia 12 lutego 2009 r. zatwierdzoną w dniu 12 lutego 2009 r. uchwałą Zarządu Głównego do stosowania w Stowarzyszeniu Rzeczoznawców Samochodowych – EKSPERTMOT i w*

Komputerowym Systemie INFO-EKSPERT/SRTSiRD. Od dnia 12 lutego 2009 r., na wniosek Rzecznika Ubezpieczonych, Stowarzyszenie EKSPERTMOT wprowadziło nowe, bardziej korzystne dla poszkodowanych zasady określania ubytku rynkowej wartości pojazdów.

W *Instrukcji...* wprowadzono m.in. zapisy wskazujące wprost, iż ubytek rynkowej wartości szacuje się dla samochodów osobowych i terenowych, utrzymanych w dobrym stanie technicznym, o okresie eksploatacji do sześciu lat, zaś w stosunku do motocykli o okresie eksploatacji do trzech lat. Zgodnie z *Instrukcją...* ubytek wartości handlowej pojazdu w odniesieniu do samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony szacuje się w okresie ich eksploatacji do czterech lat, zaś w odniesieniu do pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 ton szacuje się w okresie ich eksploatacji do trzech lat. Przy czym, jak zostało wskazane w przedmiotowej *Instrukcji...*, występowanie ubytku wartości po przekroczeniu tych okresów może mieć miejsce w wyjątkowych przypadkach eksploatacji pojazdu, charakteryzujących się niewielkim przebiegiem i szczególną dbałością o jego stan techniczny.

Warto również zwrócić uwagę, że *Instrukcja...* przewiduje wyjątkowo wypłatę rynkowego ubytku wartości pojazdu w przypadku drugiej kolizji. Jeżeli rozmiar uszkodzeń powstałych w trakcie drugiej kolizji jest znacznie bardziej rozległy niż w wyniku kolizji pierwszej, należy oddzielnie obliczyć utratę wartości handlowej dla każdej z kolizji. Jeżeli wynik obliczeń byłby porównywalny lub niższy dla kolizji drugiej, wtedy ubytek wartości dla drugiej kolizji nie występuje. Jeśli natomiast ubytek dla drugiej kolizji jest większy niż dla pierwszej, to ubytek określony dla kolizji drugiej należy pomniejszyć o wartość ubytku dla kolizji pierwszej. Co ważne, w przypadku braku możliwości pozyskania informacji dotyczących zakresu pierwszej kolizji należy odstąpić od szacowania utraty wartości handlowej dla kolizji drugiej.

Zalecenia organu nadzoru – Komisji Nadzoru Finansowego

W dniu 31 stycznia 2012 r. przewodniczący Komisji Nadzoru Finansowego, Andrzej Jakubiak, kierując się ochroną interesów osób poszkodowanych, jak też dbałością o należyte wykonywanie przez zakłady ubezpieczeń obowiązku naprawienia szkody w pojazdach, wystosował pismo do zakładów ubezpieczeń działu II, oferujących usługi w grupie 10. (ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wszelkiego rodzaju, wynikającej z posiadania i użytkowania pojazdów lądowych z napędem własnym, łącznie z ubezpieczeniem

odpowiedzialności przewoźnika) w sprawie przyjęcia przez zakłady ubezpieczeń takich standardów likwidacji szkody, według których przyjęcie zgłoszenia szkody będzie szło w parze z udzieleniem poszkodowanemu niezbędnych informacji na temat możliwości uzyskania dodatkowego odszkodowania w związku z utratą wartości handlowej pojazdu.

Zdaniem przewodniczącego KNF w praktyce likwidacji szkód poszkodowany, zgłaszając szkodę w pojeździe, nie specyfikuje uszkodzeń ani nie konkretyzuje roszczeń, lecz przedstawia pojazd do oględzin zakładu ubezpieczeń i oczekuje ustalenia odszkodowania w takiej wysokości, która doprowadzi do pełnej rekompensaty szkody. Zakład ubezpieczeń z kolei, przyjmując zgłoszenie szkody, dokonuje ustalenia wielkości uszczerbku oraz wysokości odszkodowania, które szkodę zrekompensuje. Z treści art. 361 § 2 k.c. wynika dla zakładu ubezpieczeń zobowiązanego do naprawienia szkody obowiązek kompensaty tej szkody w pełnej wysokości. Jeśli więc wartość handlowa pojazdu zmalała w stosunku do tej, jaką pojazd ten miałby na rynku, gdyby nie został uszkodzony, to pełna rekompensata powinna obejmować nie tylko koszty naprawy, lecz także tę różnicę wartości. W opinii przewodniczącego KNF powiązanie działalności edukacyjnej KNF na rzecz zwiększenia świadomości prawnej poszkodowanych z odpowiednią współpracą zakładów ubezpieczeń z poszkodowanymi w trakcie postępowania likwidacyjnego istotnie przyczyni się do tego, aby wypłacane odszkodowania jak najpełniej rekompensowały uszczerbek powstały w związku ze szkodą w pojazdach. Informacje o roszczeniu z tytułu utraty wartości handlowej pojazdu, przekazywane poszkodowanym, mogłyby zostać zamieszczone w arkuszu zgłoszenia szkody, na stronach internetowych lub w inny sposób uznany przez zakład ubezpieczeń za właściwy. Dodatkowo organ nadzoru zaproponował wprowadzenie informacji wyjaśniającej cel roszczenia z tytułu utraty wartości handlowej pojazdu. W ocenie organu nadzoru opisane wyżej zalecenia mają na celu uzyskanie przez poszkodowanego już na etapie zgłoszenia szkody informacji o istnieniu tego roszczenia, niezależnie od tego, czy będzie on egzekwował to roszczenie, czy też nie.

Jak istotną rolę w pełnej kompensacji szkody odgrywa roszczenie z tytułu utraty wartości handlowej pojazdu, podkreśla fakt, iż organ nadzoru, Komisja Nadzoru Finansowego, w przyjętych w dniu 16 grudnia 2014 r. *Wytycznych dotyczących likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych*, mających na celu wskazanie oczekiwań nadzorczych w zakresie ostrożnego i stabilnego zarządzania obszarem likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych, w tym ryzykiem związanym z tym obszarem, zaprezentował wytyczną o

numerze 21, która brzmi: „Zakład ubezpieczeń powinien, przy ustalaniu wysokości świadczenia z umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów, uwzględniać utratę wartości handlowej pojazdu, w przypadkach, w których utrata taka nastąpiła”.

W szczegółowym opisie tej wytycznej możemy przeczytać, że zakład ubezpieczeń po otrzymaniu zgłoszenia roszczenia powinien przekazywać uprawnionemu informację o możliwości zgłoszenia roszczenia z tytułu utraty wartości handlowej pojazdu, niezależnie od formy i trybu zgłoszenia roszczenia. Zakład ubezpieczeń powinien – z własnej inicjatywy, kierując się zasadą ostrożnego zarządzania zakładem ubezpieczeń – badać zasadność uwzględnienia w rezerwach techniczno-ubezpieczeniowych ewentualnego zobowiązania zakładu ubezpieczeń z tytułu utraty wartości handlowej pojazdu powstałej w wyniku uszkodzenia i po uwzględnieniu naprawy pojazdu w związku z zaistniałą szkodą, niezależnie od tego, czy uprawniony zgłosił roszczenie w tym zakresie. Zakład ubezpieczeń, badając zasadność uwzględnienia w kwocie świadczenia utraty wartości handlowej pojazdu, powinien przyjąć zasadę indywidualizacji oceny roszczenia z uwzględnieniem wszystkich okoliczności sprawy.