

**Piotr Budzianowski**

*główny specjalista w Biurze Rzecznika Ubezpieczonych*

## **Najczęstsze problemy motocyklistów w przypadku szkód likwidowanych z obowiązkowego ubezpieczenia OC sprawcy zdarzenia**

Jak wynika z analizy przeprowadzonej przez [Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego na podstawie danych systemu CEPiK \(Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców\)](#), od początku 2015 roku zarejestrowano w Polsce 36 612 nowych jednośladów. Jest to o 0,9% (323 szt.) więcej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku. Z kolei używanych jednośladów od początku 2015 roku zarejestrowano po raz pierwszy 51 510 szt., jest to o 30,4% więcej niż w ciągu pierwszych siedmiu miesięcy minionego roku.

Zaprezentowane dane wskazują, że po polskich drogach z roku na rok jeździ coraz więcej jednośladów – motorowerów, skuterów, maxiskuterów i motocykli. Niestety powoduje to, że użytkownicy jednośladów coraz częściej biorą udział w wypadkach drogowych, w wyniku których giną lub zostają ranni, a ich mienie ulega uszkodzeniu. Jak wynika z raportu [Wypadki drogowe w Polsce w 2014 roku](#), przygotowanego przez Wydział Ruchu Drogowego Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, w 2014 roku motocykliści brali udział w 2377 wypadkach, a motorowerzyści w 1919 wypadkach.

Z treści skarg kierowanych do Rzecznika Ubezpieczonych przez posiadaczy jednośladów biorących udział w kolizjach i wypadkach wynika, iż spotykają się oni z różnymi problemami na etapie likwidacji szkody, wypłaty należnego odszkodowania za uszkodzony pojazd czy zniszczone mienie oraz wypłaty odpowiedniej kwoty zadośćuczynienia za doznaną krzywdę.

### **Uszkodzenie jednoślada**

Podobnie jak w przypadku szkód komunikacyjnych dotyczących samochodów, również w przypadku uszkodzenia motocykla, maxiskutera, skutera czy motoroweru możemy mieć do czynienia ze skodą częściową lub skodą całkowitą.

Szkoda częściowa ma miejsce wówczas, gdy uszkodzony pojazd nadaje się do naprawy, a koszt naprawy nie przekracza wartości pojazdu w dniu ustalenia przez zakład

ubezpieczeń sumy odszkodowania. W przypadku szkody częściowej poszkodowani najczęściej spotykają się z zaniżaniem należnego odszkodowania poprzez stosowanie w kosztorysach naprawy zamienników części oryginalnych, które uległy uszkodzeniu, lub potrąceń amortyzacyjnych, zwanych obecnie urealnieniem cen części zamiennych, a także z zaniżaniem stawek za roboczogodzinę prac blacharskich i mechanicznych.

Szkoda całkowita występuje wówczas, gdy pojazd uległ zniszczeniu w takim stopniu, że nie nadaje się do naprawy, albo gdy koszty naprawy, określone w chwili ustalenia kwoty odszkodowania, przekraczają wartość rynkową pojazdu w dniu szkody. Jeśli zaistnieją przesłanki do określenia szkody całkowitej, wówczas odszkodowanie wypłacane w ramach ubezpieczenia OC p.p.m. ustalane jest tzw. metodą różnicową. Polega ona na ustaleniu wysokości odszkodowania poprzez pomniejszenie wartości pojazdu w stanie przed uszkodzeniem o wartość pozostałości (wraku). W przypadku szkody całkowitej o przywróceniu stanu poprzedniego mówimy wówczas, gdy suma wypłaconego odszkodowania oraz wartości wraku lub ceny uzyskanej z jego sprzedaży jest równa wartości rynkowej pojazdu sprzed szkody. Jednym z najczęstszych problemów poszkodowanych jest zaniżanie przez zakłady ubezpieczeń wartości rynkowej pojazdu z dnia szkody. W szczególności zarzuty dotyczą: przyjmowania błędnej wersji modelu jednoślada, nieuwzględniania w wycenach wyposażenia dodatkowego, ogólnego dobrego stanu technicznego pojazdu, modyfikacji technicznych zwiększających jego wartość, stosowania niezasadnych korekt zmniejszających jego wartość rynkową. Z wyceną wartości jednoślada przed szkodą związany jest również problem wyceny wartości rynkowej pozostałości (wraku) pojazdu. Kierujący skargi do Rzecznika Ubezpieczonych podnoszą, że ubezpieczyciele zawyżają wartość rynkową pozostałości, nie udzielają pomocy w zbyciu wraku, czy też nie odkupują wraków po ustalonej przez siebie wartości.

Szczegółowe omówienie problemów występujących podczas likwidacji szkód komunikacyjnych w pojazdach samochodowych, dotyczących także właścicieli uszkodzonych jednośladów, oraz stanowisko Rzecznika Ubezpieczonych i Sądu Najwyższego w tej kwestii zostały zawarte w dwóch częściach raportu Rzecznika Ubezpieczonych: [Orzecznictwo Sgdu Najwyższego a praktyka likwidacji szkód komunikacyjnych](#) oraz [Orzecznictwo Sgdu Najwyższego a praktyka likwidacji szkód komunikacyjnych – część II](#).

## **Uszkodzenia mienia**

W zdarzeniach szkodowych, w których udział biorą kierujący jednoślādami, praktycznie w kaźdym przypadku uszkodzeniu ulega mienie naleźące do kierujācego lub pasażera. Sā to przede wszystkim kaski motocyklowe, odzieź motocyklowa oraz sprzēt elektroniczny (smartfony, nawigacje motocyklowe, kamerki itp.).

Ubezpieczyciele praktycznie zawsze w sytuacji uszkodzenia mienia proponujā wyplātę określonej kwoty odszkodowania (np. za uszkodzony kask, kurtkē i rękawice) pomniejszonej o arbitralnie zastosowany procent amortyzacji/zużycia. Ubezpieczyciele nie przedstawiajā żadnych wyjaśnień czy zasad, jakimi kierowali się, obliczajāc sumę proponowanego odszkodowania.

W ocenie autora niniejszego opracowania w sytuacji takiego uszkodzenia mienia, że nie nadaje się juź ono do naprawy (np. pęknięty kask, znacząco porwana i zdarta odzieź motocyklowa) ubezpieczyciel do wyliczenia naleźnego odszkodowania powinien zastosować zasady dotyczāce szkody całkowitej. Zatem winien ustalić wartośc np. uszkodzonego kasku na dzień powstania szkody. Pozostałosci nie będā przedstawiały żadnej wartośc, zatem ubezpieczyciel powinien wyplācić odszkodowanie w wysokośc wartośc przykładowego kasku na dzień szkody. Powstaje zatem pytanie, czy za wyliczone w ten sposób odszkodowanie można **nabyć nowy kask** lub **nowā kurtkē motocyklowā**? Oczywiście nie, jednak kolejne nasuwajāce się pytanie brzmi: czy ów kask/owa kurtka w dniu wypadku była warta tyle co na sklepowej półce? Zdarzenie drogowe i np. trwałe uszkodzenie kasku spowodowało pewien uszczerbek w naszym majątku, o wartośc tego kasku na dzień zdarzenia, i ten uszczerbek załād ubezpieczeń zobowiązany jest nam wyrównać.

W sytuacji kiedy nie istnieje możliwość zakupu rzeczy uźywanych lub teź z innych przyczyn jest to obiektywnie niemożliwe (np. zakup uźywanej bielizny), wówczas ubezpieczyciel powinien zwrócić koszty zakupu nowych rzeczy. Naleźałoby uznać, że kwota naleźnego odszkodowania nie ma prawa być zaniżana, winna bowiem umożliwić osobie poszkodowanej odtworzenie stanu majątkowego przed szkodā. Jeźeli nie istnieje rynek uźywanych rzeczy jak te uszkodzone lub teź z przyczyn obiektywnych nie jest możliwy ich zakup, to nie można zasadnie twierdzić, że uźywane rzeczy mają określonā wartośc majątkowā niźszā o określony procent. W takiej sytuacji wysokośc odszkodowania powinna odpowiadać kwocie, za jakā możliwy jest zakup nowych rzeczy analogicznych do uszkodzonych czy zniszczonych. Nie do pominięcia jest jednak fakt, że funkcjonuje – i to z duźym powodzeniem – rynek uźywanej odzieży motocyklowej, butów czy kasków.

Pozostaje zatem wymagać od ubezpieczycieli rzetelnego wyliczenia odszkodowania za uszkodzone mienie wraz ze szczegółowym uzasadnieniem, dlaczego dana rzecz przedstawia taką wartość, jak została wyliczona, i w jaki sposób została ona ustalona.