



**Martyna
Dudzic-Bidzińska**

Konferencja „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym a standardy likwidacji szkód komunikacyjnych w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych i rola biegłego sądowego”, Warszawa 2023

Otrzymano 20 grudnia 2023 r., zatwierdzono do druku 16 stycznia 2024 r.

DOI 10.4467/15053520PnD.24.004.19684

W dniu 25 października 2023 r. na Uczelni Łazarskiego w Warszawie odbyła się trzecia edycja konferencji pt. „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym a standardy likwidacji szkód komunikacyjnych w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych i rola biegłego sądowego”. Zagadnienia i problematyka poruszona w trakcie konferencji wzbudziła nie tylko duże zainteresowanie uczestników, ale przede wszystkim skłoniła do dyskusji i postulatów mających na celu zmianę regulacji prawnych oraz wypracowanie pewnego rodzaju wzorców i standardów umożliwiających pogodzenie interesów z jednej strony poszkodowanych, a z drugiej strony towarzystw ubezpieczeniowych.

Prelegentami konferencji byli przedstawiciele środowiska naukowego, sądownictwa, samorządu adwokatów i radców prawnych, rzeczoznawcy, biegli i eksperci rynku samochodowego. Czynności administracyjne związane z przygotowaniem i przebiegiem konferencji wykonywali także doktoranci II roku Seminarium Doktorskiego Wydziału Prawa i Administracji Uczelni Łazarskiego. Z ramienia Automobilklubu Polski organizatorem konferencji był Janusz Szcześniak – przewodniczący komisji rzeczoznawców. Uczelnię Łazarskiego reprezentowała profesor tej uczelni, dr hab. Aneta Łazarska. Sekretarzem koordynującym całość konferencji był Łukasz Szarama – biegły sądowy i ekspert branży motoryzacyjnej.

Patronat Honorowy nad konferencją objęli: Rzecznik Finansowy, Rzecznik Praw Obywatelskich, Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorstw, Instytut Trans-

Mgr Martyna Dudzic-Bidzińska, adwokat, doktorantka Uczelni Łazarskiego w Warszawie, ORCID 0009-0004-4402-4554.

portu Samochodowego, Stowarzyszenie Prawników Rynku Motoryzacyjnego, Zespół Szkół Samochodowych i Licealnych, Okręgowa Rada Adwokacka w Warszawie, Sąd Okręgowy we Wrocławiu, Ministerstwo Sprawiedliwości, Marszałek Województwa Mazowieckiego. Do patronatu medialnego przyłączyli się: Rzeczpospolita, Paragraf na Drodze, Karoseria, Strefa BRD, Południe Głos Warszawiaków, Fleet.com.pl, Gazeta Ubezpieczeniowa, Miesięcznik Ubezpieczeniowy, Dziennik Ubezpieczeniowy, Nowoczesny Warsztat, Lakiernik, Motowizja, Warsztat.pl, Motofaktor, Autoekspert, Polskie Radio Kierowców i wydawnictwo Wolters Kluwer.

Konferencję otworzyli: Dziekan Wydziału Prawa i Administracji Uczelni Łazarskiego dr hab. Anna Konert, prof. Uczelni Łazarskiego oraz Prezes Automobilklubu Polski, Romuald Chałas (ryc. 1). W swoich wystąpieniach podkreślili rolę biegłego i znaczenie porządku prawnego w świetle dynamiki rozwijającego się rynku samochodowego. Obrady konferencji były podzielone na trzy panele, których moderatorami byli: Sędzia Sądu Rejonowego w Tarnowie – Zbigniew Miczek, Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego – prof. dr hab. inż. Marcin Ślęzak oraz dr hab. inż. Zbigniew Żebrowski, będący profesorem emerytowanym Politechniki Warszawskiej.



Ryc. 1. Rozpoczęcie konferencji (fot. Albert Stawiszyński).

Konferencję rozpoczął wykład pod tytułem *Rola i zadania biegłego w postępowaniu cywilnym* wygłoszony przez **Anetę Łazarską** (sędzia Sądu Okręgowego, profesor Uczelni Łazarskiego). Wskazano, iż biegły odgrywa fundamentalną rolę w procesie, w tym dążeniu sądu do wydania sprawiedliwego orzeczenia, ale też i wydania orzeczenia opartego na prawdzie. Obowiązkiem biegłych jest udzielanie pomocy sądowi w sprawach należących do ich kompetencji. Obowiązek ten ma pierwszeństwo przed wszelkimi zobowiązaniami wobec osoby lub np. stowarzyszenia, od której biegli otrzymali instrukcje lub przez którą są opłacani. Jednakże to sąd rozważa, czy i w jakim rozmiarze skorzysta z wiadomości specjalnych biegłego. Ostatecznie to sąd decyduje, jakie fakty i dowody weźmie pod uwagę przy wydawaniu wyroku. Biegły wprawdzie odgrywa istotną rolę w procesie, jednakże to sąd ostatecznie dokonuje ustaleń faktycznych i prawnych, a następnie wydaje orzeczenie. Opinia biegłego nie może zatem zastąpić wyroku sądowego, wyrok – co do zasady – nie może opierać się wyłącznie na opinii biegłego. Opinia jest cennym źródłem wyrokowania, ale nie jedynym.

Maciej Kruszyński (sędzia Sądu Okręgowego w Warszawie) wygłosił referat *Sporządzanie postanowienia o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłego w postępowaniu cywilnym*. Prelegent podkreślił, iż *ratio legis* przepisów dotyczących dowodu z opinii biegłego jest przeciwdziałanie przewlekaniu postępowania. Kluczową zaś decyzją w zakresie dowodu jest wybór osoby biegłego. Dopuszczenie dowodu z opinii biegłych wymaga podjęcia przez sąd decyzji co do liczby biegłych i ich wyboru, o czym sąd decyduje dopiero po wysłuchaniu wniosków obu stron (uczestników postępowania) w tej materii. Strony uprawnione są do wskazania biegłego, jednakże sąd nie jest związany takimi wnioskami i może także wybrać biegłego, przeciwko któremu oponowała strona. W postanowieniu dowodowym powinno być wskazane imię i nazwisko biegłego, celem weryfikacji, czy nie zachodzą bezwzględne podstawy do jego wyłączenia. W ocenie prelegenta zasadne wydaje się wysłuchanie biegłego przed rozpoczęciem przez niego czynności, aby wstępnie dokonać oceny przysługującej jego opinii i jej znaczenia dla procesu. Na zakończenie poruszył kwestię odpowiedzialności cywilnej i karnej biegłego.

Małgorzata Sekuła-Leleno (Uczelnia Łazarskiego) podjęła próbę odpowiedzi na pytanie, czy istnieje związek przyczynowy między biegłym i jego opinią a potencjalną szkodą wynikającą z orzeczenia, w którym podstawą wydania była opinia tego biegłego. Określenie przedmiotu odpowiedzialności biegłego sądowego można ująć jako oddające odpowiedzialność sądowi, który wydaje wyrok na podstawie opinii oraz obciążające biegłego bezpośrednią odpowiedzialnością w przypadku sporządzenia wadliwej opinii. Orzecznictwo wskazuje na indywidualną odpowiedzialność biegłego za wydaną ekspertyzę, która stała się podstawą do wydania wyroku. Należy jednak odróżnić odpowiedzialność biegłego za końcowy efekt jego pracy, czyli opinię, od odpowiedzialności za wyrok oparty na tej opinii.

Paweł Wiliński (sędzia Sądu Najwyższego, profesor Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu) wygłosił wykład pt. *Odpowiedzialność karna biegłego sądowego za treść wydanej opinii*. Profesor podkreślił, że odpowiedzialność karna winna ograniczać się do kwestii związanych z oszustwem i złą wolą, nie zaś wiązać się z wydaniem opinii błędnej. Błędy opinii wynikają przede wszystkim z niewłaściwego wskazania zakresu opinii przez organy procesowe, ale też z niewiedzy czy złej woli biegłego. Ewentualne zaostrenie bądź rozszerzenie przypadków odpowiedzialności karnej biegłych nie przyczyni się do wyeliminowania błędnych opinii, a wręcz przeciwnie – może przyczynić się do znacznego odpływu biegłych z zawodu, a bez biegłych nie ma rzetelnego procesu karnego. Wnioskować zatem można, iż kluczową rolę w dyscyplinowaniu biegłych oraz ich szkoleniu mogłyby wziąć na siebie samorząd biegłych np. motoryzacyjnych, którego obecnie brakuje. Ograniczyłoby to ilość opinii budzących wątpliwości stron.

O *Uwarunkowaniach pracy biegłych i rzeczoznawców w pracy z sądami* wypowiadał się **Krzysztof Jankowski** (Przewodniczący Komisji Rewizyjnej Z.G. SIMP). Wskazał on, że przygotowanie sądu i biegłego do procedowania sprawy ma zasadniczy wpływ na sprawny przebieg procesu. Biegli sądowi reprezentują różny poziom przydatności do czynności procesowych, mając na względzie przede wszystkim stan wiedzy, logicznego myślenia stosownego do istoty zagadnienia, osobowości i predyspozycji psychicznych do wystąpień przed sądem, gdzie stają się niejednokrotnie obiektem ataków stron niezadowolonych ze sporządzonej opinii. Cechy pożądane biegłego to wiedza specjalna podlegająca ciągłemu pogłębianiu, systematyczność i odporność psychiczna.

Wykład pt. *Nieponiesione koszty naprawy a pojęcie szkody podlegającej naprawieniu* wygłosił **Adam Olejniczak** (profesor Uczelni Łazarskiego). Odszkodowanie liczone na podstawie kosztorysowej łączy się z ryzykiem wzbogacenia poszkodowanego. Jednakże nigdzie przy wypłacie odszkodowania nie ma kontroli, na co poszkodowany przeznaczył pieniądze. System odpowiedzialności odszkodowawczej został skonstruowany w ten sposób, iż zobowiązanie ma dążyć do zaspokojenia interesu wierzyciela tj. poszkodowanego. Nie zawsze udaje się przy tym ochronić interes dłużnika.

O *Uprawnieniach ubezpieczyciela w ramach procesu likwidacji szkody komunikacyjnej OC sprawy* wykład wygłosił **Zbigniew Miczek** (sędzia Sądu Rejonowego w Tarnowie). Referent wskazał, iż uprawnieniami ubezpieczyciela jest prawo do żądania: zawiadomienia o wypadku, zminimalizowania szkody, informacji o zdarzeniu i jego rozmiarach, regresu w związku z wypłaconym odszkodowaniem, przedstawienia badania technicznego w razie zajścia szkody istotnej, informacji od organów i instytucji. Sformułowano wniosek *de lege ferenda* o konieczności wprowadzenia regulacji ustawowych, określających zakres uprawnień ubezpieczyciela w sytuacji dokonywania napraw w kontekście ewentualnego wzbogacenia się poszkodowanego.

Na *Prawo poszkodowanego do wyboru warsztatu w celu dokonania naprawy pojazdu* wskazał **Jakub Pokrzywniak** (profesor Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu). Referent przedstawił, w jaki sposób w orzecznictwie kształtuje się prawo wyboru warsztatu przez poszkodowanego i wskazał na zasady likwidacji szkody majątkowej wynikające z kodeksu cywilnego. Zreferował metody ustalania odszkodowania komunikacyjnego, wskazując jednocześnie na wady i zalety metody kosztorysowej i metody serwisowej oraz zwrócił uwagę, że w praktyce dominuje metoda kosztorysowa. Ostateczna weryfikacja wysokości odszkodowania, ustalonego na podstawie metody kosztorysowej, zawsze będzie należała do sądu. Potwierdził także prawo poszkodowanego do wyboru warsztatu.

Średnie stawki za naprawę pojazdu w ramach umowy ubezpieczenia Auto Casco posiadaczy pojazdów mechanicznych omówił **Grzegorz Zawisza** (Uczelnia Łazarskiego). Referent zwrócił uwagę, że pojęcie stawki średniej za naprawę pojazdu nie jest pojęciem ustawowym. Jest to pojęcie wprowadzane do umów zawieranych z podmiotami dokonującymi dobrowolnego ubezpieczenia autocasco pojazdu. W zależności od podmiotu, z którym zawierana jest taka umowa, w różny sposób regulowana jest metoda obliczania odszkodowania. Pożądanym jest wprowadzenie w umowach autocasco i w konsekwencji w ogólnych warunkach umów, klarownych zapisów gwarantujących ubezpieczonemu realne naprawienie szkody. Dotyczyłoby to w szczególności tych sytuacji, w których ubezpieczony sam dokonuje naprawy w serwisie naprawczym i przedkłada ubezpieczycielowi fakturę za naprawę. Gwarancja ta powinna iść w parze z technologią producenta pojazdu oraz naprawą przywracającą stan pojazdu zgodny z wymogami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W jaki sposób likwidowane są *Szkody komunikacyjne na rynku niemieckim* referował **Rafał Kaźmierczak** (radca prawny kancelarii KKR). Omówił on zagadnienia dotyczące szkody, metod likwidacji szkody i sposobu rozliczenia kosztów naprawy pojazdu. Wskazał na różnice pomiędzy polskim a niemieckim systemem prawa odnoszącym się do tematyki likwidacji szkody komunikacyjnej. Poruszył kilkanaście innych interesujących kwestii, których zastosowanie na rynku polskim wydaje się w pełni uzasadnione.

Dariusz Wiśniewski (Instytut Transportu Samochodowego) przedstawił *Fakty dotyczące certyfikacji części alternatywnych na rynku w Polsce i krajach UE*. Omówił regulacje prawne w Polsce i w Unii Europejskiej odnoszące się do homologacji pojazdów i ich wyposażania, w tym także do obrotu częściami i wyposażeniem pojazdów. Wskazał na proces certyfikacji części samochodowych oraz przedstawił wyniki testów zderzeniowych samochodu z użyciem części oryginalnych i zamienników. Wnioskować można, iż szczególnie zamienniki winny podlegać pilnym regulacjom w zakresie kontroli ich jakości przez niezależne i państwowe podmioty. Szereg wątpliwości wzbudziło na sali nazewnictwo o rzekomej porównywalności do części oryginalnych.

Marcin Orlicki (profesor Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu) podjął próbę odpowiedzi na pytanie, czy *Ubezpieczyciel OC to dłużnik jak każdy inny czy gwarant sprawiedliwości odszkodowawczej? O deep pocet syndrome w kontekście tzw. standardów odszkodowawczych.* Zwrócił uwagę, że uprawniony może bezpośrednio zgłaszać swoje roszczenia do ubezpieczyciela i to jest powód tzw. głębokiej kieszeni. Dochodzenie tego roszczenia jest ułatwione, ale to nie oznacza, że ubezpieczyciel jest odpowiedzialny, ponieważ odpowiedzialność ubezpieczyciela jest uwarunkowana odpowiedzialnością osoby, która ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą. Często sądy wskazują na zasady odszkodowawcze właściwe dla ubezpieczyciela, jednakże faktycznie to odpowiedzialność osoby ubezpieczonej. Standardy odszkodowawcze nie mogą odnosić się do ubezpieczyciela czy pojazdu. Ewentualna próba wyznaczenia standardu winna dotyczyć zasad odszkodowania. Obowiązkowe ubezpieczenie jest po to, aby poszkodowany otrzymał należne odszkodowanie, nie zaś w celu otrzymania przeszacowanego odszkodowania w sytuacji, gdy wypłaca je ubezpieczyciel.

Na pytanie *Czy odszkodowanie ustalone metodą kosztorysową winno obejmować podatek VAT?* odpowiedział **Zbigniew Miczek** (sędzia Sądu Rejonowego w Tarnowie). Jeżeli odszkodowanie jest przyznawane w sytuacji, w której nie jest wyjaśnione, w jaki sposób nastąpi usunięcie skutków zdarzenia, to zakład ubezpieczeń nie ma podstaw, aby wartość koniecznych robót liczyć bez podatku VAT. W sytuacji jednak, gdy nie ulega wątpliwości, że ubezpieczony wykonał określone roboty sam, to nie ma podstaw, aby do wartości tych robót doliczać podatek VAT, a tym samym przyznanie odszkodowania w wysokości obejmującej ten podatek, naruszałoby przepis art. 805 § 2 pkt 1 k.c. i prowadziłoby do bezpodstawnego wzbogacenia ubezpieczonego.

O *Metodologii ustalania wysokości stawki roboczogodziny przez rzeczoznawcę i biegłego w szkodach likwidowanych z polisy OC ppm i AC* wypowiedzieli się **Magdalena Rok-Konopa** (Stowarzyszenie Prawników Rynku Motoryzacyjnego) oraz **Łukasz Szarama** (Prezes GEM Kaizen). Magdalena Rok-Konopa wskazała, iż brak jest regulacji ustalenia stawek za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych i mechanicznych. W rozliczeniach szkód komunikacyjnych w praktyce nie obowiązują stawki „obowiązujące na rynku lokalnym”, a jedynie stawki rzeczywiście stosowane. Stawki rzeczywiście stosowane nie są natomiast dowolne, lecz są wynikiem wyboru przez poszkodowanego danego warsztatu, który ma określony poziom wyposażenia, kwalifikacji pracowników oraz popytu i podaży na usługi. Łukasz Szarama wskazał propozycję pierwszej oficjalnej kategoryzacji podmiotów naprawczych dla polskiego rynku, jak też wyjaśnił, kiedy w opinii stosować stawki średnie, a kiedy przedział stawek. Przedstawił również kryteria, na podstawie których dany warsztat może być przyporządkowany do danej kategorii. Wnioskować z tego można, iż kategoryzacja taka niesie za sobą szereg korzyści zarówno dla sądów, jak i dla rynku oraz płatnika odszkodowań.

Nawiązaniem do powyższej tematyki było wystąpienie **Mariusza Szymańskiego**, który omówił *Metodę kosztorysową kosztów naprawy pojazdu po szkodzie OC i zmiany wprowadzone w ostatnim okresie przez zakłady ubezpieczeń*. Nakreślił on rys historyczny związany ze zmienną oceną i metodą sporządzania kalkulacji szkody. Zauważył, iż proces ten jest z jednej strony dość dynamiczny, zaś z drugiej działa niestety na niekorzyść poszkodowanego, ponieważ firmy ubezpieczeniowe stosują praktyki mające na celu zaniżenie odszkodowania, w tym m.in. poprzez zdawkowe ustalenie stanu faktycznego, zgłoszenia jedynie telefoniczne, zatrudnianie osób z niewystarczającą znajomością problematyki likwidacji szkody, sporządzenie nierzetelnych czy niedoszacowanych kosztorysów, a zdarza się także, że celowe wprowadzenie w błąd.

Mieczysław Sieczkowski (ekspert AKZO NOBEL) referował na temat *Samochodów z napędem klasycznym i elektrycznym a poprawnością indywidualnego wyliczenia stawki materiałów lakierniczych przez serwis (tzw. kod 51)*. Serwisy naprawcze do kalkulowania wartości naprawy powypadkowej w systemie AUDATEX, w zależności od posiadanej autoryzacji, stosują wyliczanie kosztów materiałów lakierniczych wg stawek producenta pojazdu (kod 81) bądź wg stawek AZT (kod 51). Lakierowanie według kodu 51 jest metodą obliczeniową opracowaną w Centrum Technicznym Allianz, w której określanie czasów naprawy i kosztów materiałów odbywa się w oparciu o analizę zewnętrznych powierzchni elementów nadwozia samochodów, bez względu na producenta pojazdu i materiałów lakierniczych. Konieczność stosowania indywidualnych wskaźników kodu 51 określana jest przez dostawców materiałów lakierniczych, technologie stosowane do napraw oraz materiały zastosowane do budowy pojazdów (metale żelazne, kompozyty). Niestety na rynku europejskim wartość indeksu dla kodu 51 ustalana jest indywidualnie. Rynek polski nie wypracował dotychczas jednolitego standardu stosowania wyżej wymienionego kodu, niemniej uzasadnionym i często pożądanym rozwiązaniem staje się własne wyliczenie indeksu kodu 51 przez serwis naprawczy, który tym sposobem z wartości uśrednionej wskazuje na wartość rzeczywistą potrzebnych produktów lakierniczych. Wskaźnik ten podlegać więc powinien także analizie, a nie automatycznemu odrzuceniu przez biegłego w sytuacjach, gdy dany serwis go przeliczył.

Paweł Bartkiewicz i **Janusz Szcześniak** (Automobilklub Polski) zwrócili uwagę w swoim wystąpieniu na *Obecne trendy oraz praktyczne metody wyliczeń Ubytku Wartości Handlowej Pojazdu w opiniach biegłych sądowych i rzeczoznawców*. Wskazali na stanowisko Rzecznika Ubezpieczonych w zakresie dowolności zajmowanego stanowiska o wypłacie bądź odmowie wypłaty odszkodowania z tytułu utraty wartości handlowej. W części z analizowanych spraw ubezpieczyciele zmieniali stanowisko dopiero po interwencjach podejmowanych przez Rzecznika Ubezpieczonych. W praktyce biegli i rzeczoznawcy niejednokrotnie odwołują się

do nieaktualnych instrukcji z 2009 r. Instrukcje te są aprobowane przez sądy, pomimo że zostały one zastąpione nowszymi zasadami określania ubytku rynkowej wartości pojazdów, które są korzystniejsze z punktu widzenia wiarygodności obliczonych kwot.

Po wystąpieniach prelegentów, uczestnicy konferencji mogli zadawać pytania i dzielić się swoimi spostrzeżeniami. Problematyka przedstawiona na konferencji, odnosi się do wielu aspektów związanych z likwidacją szkód komunikacyjnych i – jak podkreślano wielokrotnie – potrzebna jest systemowa zmiana mająca na celu pogodzenie z jednej strony interesów ubezpieczycieli, z drugiej poszkodowanych. Z reguły to poszkodowany znajduje się w gorszej sytuacji niż ubezpieczyciel. Celem poszkodowanego jest uzyskanie odszkodowania w maksymalnie wysokim wymiarze, który umożliwi mu pełne pokrycie szkody, zaś polityka ubezpieczyciela zwykle ma na celu zminimalizowanie wysokości odszkodowania. Wysokość odszkodowania winna być realna i rzetelna, a przede wszystkim pozwalająca naprawić pojazd zgodnie ze sztuką naprawczą, technologią gwaranta naprawy i zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Postulowane jest m.in. wprowadzenie jednolitych zasad w zakresie likwidacji szkód komunikacyjnych, wprowadzenie samorządu sądowych biegłych motoryzacyjnych czy systemu ich obowiązkowych szkoleń.

W konferencji wzięło udział ponad 350 osób. Nie zabrakło przedstawicieli instytucji kontrolujących rynek odszkodowań, organizacji motoryzacyjnych, towarzystw ubezpieczeniowych czy przedstawicieli ustawodawcy. O randze wydarzenia dodatkowo świadczyć może chociażby udział w konferencji sędziów Sądu Najwyższego, jak też sędziego Trybunału Konstytucyjnego w stanie spoczynku. Organizatorzy liczą, że pełne rozwinięcie tematów poruszanych w trakcie konferencji oraz jej podsumowanie ujęte zostanie w planowanej monografii. W najbliższym czasie zestaw wniosków pokonferencyjnych zostanie przekazany do odpowiednich instytucji.