



**Sławomir
Dylewski**

Konferencja „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym a likwidacja szkód komunikacyjnych”, Warszawa 2021

DOI: 10.4467/15053520PnD.22.006.16242

W dniu 28 października 2021 r. odbyła się Konferencja „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym a likwidacja szkód komunikacyjnych”, zorganizowana przez Katedrę Prawa Cywilnego Uczelni Łazarskiego i Automobilklub Polski. Konferencja odbyła się w Warszawie, na Uczelni Łazarskiego, przy ul. Świeradowskiej 43.

Organizatorzy sformułowali następujące cele konferencji:

- opracowanie 10 wniosków *de lege ferende* dla ustawodawcy,
- omówienie znaczenia i wpływu technologii producenta pojazdu na kształt napraw powypadkowych w Polsce i kwalifikację uszkodzeń,
- przedstawienie standardów orzeczniczych, prawnych i technicznych w zakresie przywrócenia stanu technicznego pojazdu sprzed szkody,
- przeanalizowanie wymogów bezpieczeństwa i niezawodności pojazdu po naprawie a stosowanych rodzajów części zamiennych do jej wykonywania z uwzględnieniem ich jakości (OE, O, Q, P, PJ, PC, PT, Z),
- omówienie praktyki likwidacji szkód komunikacyjnych z perspektywy serwisów i poszkodowanych,
- przedstawienie rozwiązań dla problemów z wyznaczeniem utraty wartości handlowej korelujących z danymi z rynku,
- omówienie różnorodności wycen szkód i wartości pojazdów z uwzględnieniem charakterystyki sieci naprawczych,
- powołanie dwóch zespołów roboczych, które będą funkcjonować po konferencji. Jeden zespół ma przygotować usystematyzowane kryteria stosowania części w naprawach powypadkowych pojazdów w zależności od ich jakości oraz drugi zespół dla opracowania skryptu określającego standardy jakościowe dla opinii biegłych z zakresu motoryzacji.

Mgr inż. Sławomir Dylewski, Biuro Ekspertyz Wypadków Drogowych i Techniki Motoryzacyjnej IMPACT, Toruń, ORCID: 0000-0002-6305-2882.

W czasie obrad wygłoszono piętnaście referatów. Zestawienie zaprezentowanych referatów (w kolejności wygłaszania) przedstawione zostało w tabeli zamieszczonej na końcu artykułu.

Artur Lipiec przedstawił referat pt. „Przyczyny, struktura i statystyki dotyczące wypadków drogowych” (1)¹, który zawierał dane statystyczne dotyczące wypadków drogowych na terenie działania Komendy Stołecznej Policji w okresie od stycznia 2020 r. do września 2021 r. Dane te obejmowały m.in. liczbę wypadków i kolizji, liczbę zabitych i rannych, przyczyny wypadków z winy kierujących i pieszych z podziałem na grupy wiekowe, procentowy udział osób nietrzeźwych w wypadkach itp.

Wystąpienie **Marcina Orlickiego** pt. „Czy kompensacja ma służyć prewencji? – rozważania na tle obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów” (2), rozważało zależność pomiędzy kompensacją za szkody wynikłe z OC pojazdów sprawcy i jej rolą prewencyjną. Właściwa kompensacja gwarantuje wysoką jakość naprawy uszkodzonego pojazdu, co ma prewencyjny wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Referujący wskazał również na aspekt ekonomiczny odszkodowania i równoważenie interesów poszkodowanego i ubezpieczyciela.

Kolejnym był referat pt. „Materiały (surowce) dostarczane producentom pojazdów, wymagania IATF 16949:2016” (3) autorstwa **Agnieszki Kubickiej**. Przedstawiono w nim założenia specyfikacji technicznej IATF 16949:2016, łączącej wymagania amerykańskich, niemieckich, francuskich i włoskich norm systemu zarządzania przemysłu motoryzacyjnego. IATF zrzesza grupę dziewięciu producentów pojazdów z wymienionych krajów w celu poprawy jakości w ramach łańcucha dostaw oraz procesu certyfikacji.

Arkadiusz Kopiec przedstawił referat pt. „Jakość i niezawodność w produkcji pojazdów, podwykonawcy i wymagania” (4). W swoim wystąpieniu prelegent zaprezentował zakład MAN Bus Starachowice. Przedstawił jego historię, pojazdy produkowane obecnie oraz plany rozwojowe, ze szczególnym uwzględnieniem pojazdów zeroemisyjnych. Przedstawił również schemat produkcyjny zakładu, pion logistyczny, wymagania jakościowe i niezawodnościowe dotyczące zarówno produktów jak i dostawców.

Dariusz Kałwa zaprezentował „Nieprawidłowości w likwidacji szkód komunikacyjnych OC” (5). Autor przypomniał Rozporządzenie Komisji Europejskiej 1400/2002 wprowadzające zasady wyłączeń blokowych w motoryzacji nazywane powszechnie dyrektywą GVO oraz cel tego rozporządzenia. Jednocześnie wskazał, że Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 października 2010 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję obowiązywało do

¹ Liczba w nawiasie odpowiada liczbie porządkowej referatu, zgodnie z zestawieniem zamieszczonym na końcu artykułu.

dnia 31 maja 2013 r.² Prelegent przedstawił definicję części zamiennych, przyjętą w Polsce podział części i różnice jakościowe pomiędzy częściami, zarówno w zakresie tolerancji wymiarowych jak i materiałów z jakich zostały wykonane.

W referacie pt. „*Dokumenty (certyfikaty) mające potwierdzać jakość części zamiennych, obecny stan w Polsce*” (6), **Dariusz Wiśniewski** przedstawił aktualny stan prawny dotyczący części zamiennych, producentów części oraz obrotu części i przedmiotów wyposażenia. Następnie wskazał wymogi, jakie powinien spełniać certyfikat dla części zamiennych zgodnie z obowiązującymi normami i brak takich zgodności dla części certyfikowanych przez Centro Zaragoza (części określane jako części jakości „PC”).

Janusz Szcześniak przedstawił referat pt. „*Bezpieczny pojazd po naprawie? Wyniki badań z Instytutu Mechaniki Precyzyjnej*” (7). Badania trzech różnych części jakości „P” – błotnika, belki zderzaka oraz pokrywy komory silnika wykazały ich niedostateczne zabezpieczenie antykorozyjne. W zakresie badań wytrzymałościowych szczególnym przykładem była belka tylnego zderzaka, która miała około pięciokrotnie mniejszą wytrzymałość od części oryginalnej co dyskwalifikowało ten element.

Norbert Kraj przedstawił referat pt. „*Praktyka likwidacji szkód w kontekście części i materiałów naprawczych – perspektywa zakładów i uszkodzonego*” (8). Prelegent przedstawił statystyki Rzecznika Finansowego dotyczące liczby wniosków i porad. Przedstawił nieprawidłowe praktyki stosowane przez zakłady ubezpieczeniowe w kontekście części zamiennych i materiałów naprawczych. Przedstawił również analizę prawidłowego sposobu likwidacji szkody komunikacyjnej z perspektywy uszkodzonego.

Janusz Lubowicz, przedstawiając referat pt. „*Obniżenie wartości rynkowej pojazdu po naprawie*” (9), zaprezentował różne metody oceny obniżenia wartości pojazdu po naprawie. Określanie ubytku wartości handlowej nie może dotyczyć tylko tych pojazdów, która naprawiane są w ASO. W odniesieniu do pojazdów naprawianych w sieciach naprawczych zakładów ubezpieczeniowych wymagane są nowe opracowania, w których uwzględniona zostanie technologia wykonanej naprawy, użytych części i ich wpływu na dalszą eksploatację pojazdu.

Referat „*Stosowanie zamienników w naprawach pojazdów tak, ale...*” (10) zaprezentował **Andrzej Walewski**. Prelegent przedstawił stan floty pojazdów w Polsce ze wskazaniem na duży import prywatny samochodów w stanie uszkodzonym. Naprawa tych pojazdów w kraju, w warsztatach o niskiej kulturze technicznej, z zastosowaniem najtańszych zamienników, może skutkować ich nieprawidłowym stanem technicznym i stanowić potencjalne źródło zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

² Dz. U. z dnia 26 października 2010 r.

Kolejnym wystąpieniem była prezentacja pt. „*Standardy orzecznicze a niezależna i obiektywna likwidacja szkody w postępowaniu sądowym*” (11), którą przedstawiła **Aneta Łazarska**. Omówiła ona zasady dotyczące ustalenia i wysokości szkody na etapie postępowania likwidacyjnego, przedsądowego oraz sądowego oraz wskazała na istotność dowodu z opinii biegłego.

Łukasz Szarama przedstawił referat pt. „*Praktyka wyceny szkód w postępowaniu likwidacyjnym – perspektywa niezależnych biegłych i różne kryteria sporządzania kalkulacji*” (12), w którym zaprezentował rodzaje spotykanych kalkulacji naprawy. Przedstawił przyczyny błędów w opiniach biegłych oraz zaproponował mechanizm tworzenia wzorcowych kosztorysów napraw. Wystąpienie zawierało również przykładowe przyczyny różnic pomiędzy wycenami płatników odszkodowania a wycenami wzorcowymi, a także propozycję opracowania algorytmu kalkulacji napraw dla biegłych.

Stanisław Syguła w wystąpieniu pt. „*Naprawy pojazdów w warsztatach niezależnych – perspektywa warsztatów*” (13), przedstawił problemy warsztatów niezależnych w konfrontacji z zakładami ubezpieczeniowymi. Ubezpieczyciele bardzo często nie akceptują stawek za roboczogodzinę, cen materiałów lakierniczych, cen części zamiennych i dokonują dodatkowych potrąceń. Zmusza to warsztaty do procesów sądowych, co jest czasochłonne i generuje dodatkowe koszty.

Jerzy Cygoń w wystąpieniu pt. „*Wpływ części nieoryginalnych na pogorszenie bezpieczeństwa kierowania samochodem*” (14) w ogólności zaprezentował tezę, że naprawa samochodu częściami niskiej jakości prowadzi do osłabienia struktury wytrzymałościowej nadwozia, co w konsekwencji może skutkować groźnymi następstwami podczas wypadku drogowego. Teza ta – jakkolwiek wydaje się słuszna, chociażby po referacie (7) – niestety nie została wystarczająco udowodniona.

Ostatni referat pt. „*Jak prawidłowo przygotować likwidację szkodę na etapie warsztatu, żeby mieć możliwość dochodzenia roszczeń na drodze sądowej*” (15) zaprezentował duet **Paweł Tuzinek i Łukasz Kowalski**. Prelegenci przedstawili dokumentację niezbędną do skutecznego dochodzenia roszczenia na drodze sądowej. Poruszyli również problem stawki warsztatowej, która pozostaje główną osią sporu na linii warsztat – ubezpieczyciel.

* * *

Wykaz referatów wygłoszonych na konferencji

Lp.	Autorzy	Tytuł
1.	Jankowski L.	<i>Przyczyny, struktura i statystyki dotyczące wypadków drogowych</i>
2.	Orlicki M.	<i>Czy kompensacja ma służyć prewencji? – rozważania na tle obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów</i>
3.	Kubicka A.	<i>Materiały (surowce) dostarczane producentom pojazdów, wymagania IATF 16949:2016</i>
4.	Kopiec A.	<i>Jakość i niezawodność w produkcji pojazdów, podwykonawcy i wymagania</i>
5.	Kałwa D.	<i>Nieprawidłowości w likwidacji szkód komunikacyjnych OC</i>
6.	Wiśniewski D.	<i>Dokumenty (certyfikaty) mające potwierdzać jakość części zamiennych, obecny stan w Polsce</i>
7.	Lubowicz J. Szcześniak J.	<i>Bezpieczny pojazd po naprawie? Wyniki badań z Instytutu Mechaniki Precyzyjnej</i>
8.	Kraj N.	<i>Praktyka likwidacji szkód w kontekście części i materiałów naprawczych – perspektywa zakładów i poszkodowanego</i>
9.	Lubowicz J.	<i>Obniżenie wartości rynkowej pojazdu po naprawie</i>
10.	Walewski A.	<i>Stosowanie zamienników w naprawach pojazdów tak, ale...</i>
11.	Łazarska A.	<i>Standardy orzecznicze a niezależna i obiektywna likwidacja szkody w postępowaniu sądowym</i>
12.	Szarama Ł.	<i>Praktyka wyceny szkód w postępowaniu likwidacyjnym – perspektywa niezależnych biegłych i różne kryteria sporządzania kalkulacji</i>
13.	Syguła S.	<i>Naprawy pojazdów w warsztatach niezależnych – perspektywa warsztatów</i>
14.	Cygoń J.	<i>Wpływ części nieoryginalnych na pogorszenie bezpieczeństwa kierowania samochodem</i>
15.	Tuzinek P. Kowalski P.	<i>Jak prawidłowo przygotować likwidację szkody na etapie warsztatu, żeby mieć możliwość dochodzenia roszczeń na drodze sądowej</i>

