



Rzecznik Ubezpieczonych

www.rzu.gov.pl

Warszawa, dnia 23 czerwca 2008 r.

RU/194/08/MAR

**Szanowny Pan
Emil Wolski
Prezes
Stowarzyszenia Rzeczoznawców
Samochodowych EKSPERTMOT
ul. Kochanowskiego 45
01-864 Warszawa**

Rzecznik Ubezpieczonych zwraca się do Pana Prezesa w związku z problemem dotyczącym nieprawidłowości w zakresie odmowy wypłaty odszkodowania z tytułu utraty wartości handlowej (wartości sprzedażnej), oraz z prośbą o podjęcie współpracy w celu wyeliminowania szerzej opisanych poniżej nieprawidłowości.

Rzecznik Ubezpieczonych, działając w ramach ustawowych uprawnień, m.in. rozpatruje skargi indywidualnych klientów na ubezpieczycieli. Znaczna część skarg pisemnych dotyczy odmowy wypłaty odszkodowania z tytułu tzw. utraty wartości handlowej pojazdu. Ubezpieczyciele, uzasadniając odmowę wypłaty odszkodowania z tego tytułu, powołują się na Instrukcję Określenia Rynkowego Ubytku Wartości Pojazdu nr 1/2002 z dnia 17 stycznia 2002 r. zatwierdzoną uchwałą Prezydium Rady Naczelnej Stowarzyszenia Rzeczoznawców Techniki Samochodowej EKSPERTMOT. Jak wskazują ubezpieczyciele, instrukcja ta stanowi m.in., iż utrata wartości handlowej pojazdu następuje tylko w stosunku do pojazdów

nie starszych niż trzyletnie, (w odniesieniu do pojazdów ciężarowych jest to okres dwóch lat), a więc w odniesieniu do pojazdów starszych, nie podstaw do wyliczania dodatkowego elementu odszkodowania jakim jest utrata wartości sprzedażnej. Kolejnym z argumentów, powoływanych przez zakłady ubezpieczycieli jako potwierdzające tezę, iż tylko pojazdy nowe tracą na wartości sprzedażnej, jest wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 października 2001 r., sygn. akt III CZP 57/01.

W świetle powyższego, jak również twierdzeń formułowanych przez ubezpieczycieli Rzecznik Ubezpieczonych pragnie zwrócić uwagę, iż polskie prawo, w tym w szczególności przepisy kodeksu cywilnego, nie zamykają właścicielom pojazdów starszych niż trzyletnie drogi do dochodzenia odszkodowania z tytułu utraty wartości handlowej. Należy podkreślić, iż w myśl art. 361 §2 k.c. naprawienie szkody obejmuje - w granicach normalnego związku przyczynowego - straty, które poszkodowany poniósł oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono. Zgodnie więc z powołanym przepisem, po stronie zobowiązanego (ubezpieczyciela) występuje obowiązek pełnej kompensaty powstałej szkody. Zakres obowiązku odszkodowawczego zakładu ubezpieczeń uzależniony jest przede wszystkim od rozmiaru szkody. W prawie polskim metodą powszechnie stosowaną w celu ustalenia rozmiaru szkody jest metoda dyferencyjna (różnicowa), która polega na określeniu różnicy pomiędzy dwoma stanami dóbr: hipotetycznym, jaki istniałby, gdyby nie nastąpiło zdarzenie wyrządzające szkodę oraz rzeczywistym, jaki wytworzył się na skutek szkodowego zdarzenia. Rozmiar szkody z tytułu utraty wartości handlowej niewątpliwie zależy od zakresu faktycznych uszkodzeń mienia oraz stanu mienia po jego naprawie tj. należy zbadać, czy pojazd został przywrócony do stanu poprzedniego, w tym m.in. czy odzyskał wartość sprzed wypadku. Jeżeli poszkodowany wybrał przywrócenie uszkodzonego pojazdu do stanu poprzedniego, to wówczas gdy w wyniku naprawy stan ten przywrócono, szkoda została w pełni naprawiona, i poszkodowany nie może żądać zasądzenia ponadto sumy pieniężnej odpowiadającej obniżeniu "wartości handlowej" samochodu wskutek samego faktu naprawy. O przywróceniu stanu poprzedniego można jednak mówić tylko wówczas, gdy stan samochodu po naprawie pod każdym istotnym względem (stan techniczny, zdolność użytkowa, części składowe, trwałość, wygląd estetyczny itp.) odpowiada stanowi tegoż samochodu sprzed wypadku. Jeżeli natomiast pomimo dokonania naprawy nie przywrócono uszkodzonego samochodu w pełni do stanu poprzedniego, to wówczas poszkodowanemu należy się dodatkowo świadczenie w pieniądzu, przy czym wysokość tego świadczenia zależy od tego, czy przywrócenie stanu pierwotnego jest w ogóle w Polsce możliwe, czy też jest ono

niemożliwe lub pociągałoby za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty (art. 363 § 1 zd. 2 k.c.)¹.

Zasadność domagania się wypłaty odszkodowania z tytułu utraty wartości handlowej pojazdu została potwierdzona w kilku, powszechnie dostępnych wyrokach sądów, jak przykładowo wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 lutego 1971 r., sygn. III CRN 450/70, uchwała Sądu Najwyższego z dnia 19 marca 1998 r., sygn. III CZP 72/97 oraz wyrok z dnia 12 października 2001 r., sygn. III CZP 57/01. Problem, na którym głównie skupił się Sąd w wyroku z dnia 12 października 2001 r. w istocie sprowadzał się do tego, 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. Sąd Najwyższy jednoznacznie stwierdził, że podstawą ustalenia wartości rzeczy będącej przedmiotem powszechnego obrotu nigdy nie jest jednostkowa cena, która może wynikać z zupełnie przypadkowych okoliczności. Podstawą ustalenia wartości powinna być średnia cen. Anachronizmem według Sądu wydaje się przyjmowanie różnych sposobów określania wartości takich samych rzeczy, w zależności od tego, czy są przeznaczone do normalnego używania i korzystania przez właściciela, czy też są przeznaczone do zbycia. W warunkach gospodarki rynkowej każda rzecz mająca wartość majątkową może być w każdym czasie przeznaczona na sprzedaż. Zbycie rzeczy jest takim samym uprawnieniem właściciela jak korzystanie z niej, wobec czego traci także znaczenie odróżnianie wartości użytkowej rzeczy od jej wartości handlowej. Miernikiem wartości majątkowej rzeczy jest pieniądz, a jej weryfikatorem rynek. 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, zmałała w stosunku do tej, jaką pojazd ten miałby na rynku, gdyby nie został uszkodzony, to kompensata powinna obejmować nie tylko koszty naprawy, ale także tę różnicę wartości. W wyroku tym, co wymaga wyraźnego podkreślenia, Sąd nie przedstawił jednak stanowiska, iż warunkiem przyznania takiego odszkodowania jest wiek pojazdu nieprzekraczający trzech lat.

¹ Porównaj wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 lutego 1971 r., sygn. III CRN 450/70

Warto również zaznaczyć, iż prezentowane w orzecznictwie poglądy zaaprobował w swojej glosie prof. dr hab. A.Szpunar - wybitny prawnik cywilista, specjalista z zakresu prawa ubezpieczeń z Wydziału Prawa Uniwersytetu Łódzkiego².

W omawianym powyżej wyroku pojawia się sformułowanie, iż „naprawione elementy nie cechują się taką trwałością jak elementy nieuszkodzone i niewymienialne; dotyczy to przede wszystkim pojazdów nowych, których wiek nie przekracza trzech lat”. Jednak należy podkreślić, iż jest to powtórzenie stanowiska Sądu Rejonowego rozpoznającego sprawę w pierwszej instancji, od którego to wyroku wniesiono apelację. Sąd Rejonowy stwierdził ponadto, iż utrata wartości handlowej następuje przede wszystkim w odniesieniu do tychże pojazdów, nie wykluczając jednak wystąpienia utraty wartości handlowej w innych przypadkach. Nie dokonano również rozróżnienia wieku pojazdów prywatnych oraz służbowych (firmowych), a więc nie wskazano, iż w stosunku do pojazdu ciężarowego, rozliczenie utraty wartości handlowej może być mniej korzystne dla jego użytkownika. Z kolei w samym już uzasadnieniu stanowiska Sądu Najwyższego, które zweryfikowało ocenę Sądu Rejonowego, nie pada ani razu odniesienie do wieku pojazdu. Sąd Najwyższy konkludując stwierdza jednoznacznie „Ponieważ wartość 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, ale także tę różnicę wartości”.

Nie ma także żadnego przepisu, który uzależniałby otrzymanie odszkodowania z tytułu utraty wartości handlowej od wieku pojazdu. Zdaniem Rzecznika Ubezpieczonych, to nie wiek pojazdu jest podstawową przesłanką do określenia tejże kwoty, a sam fakt istnienia utraty wartości pojazdu po wypadku, która niewątpliwie następuje w przypadku pierwszego uszkodzenia pojazdu, nawet jeżeli jego wiek przekracza trzy lata. Trzeba zaznaczyć, iż ubytek wartości handlowej maleje proporcjonalnie do wieku danego pojazdu, tzn. im pojazd jest młodszy wiekiem, tym różnica w wartości handlowej jest większa, a im jest starszy, tym ta różnica coraz bardziej się zaciera. Nie oznacza to jednak, iż wykluczona jest utrata wartości handlowej w stosunku do pojazdów starszych niż trzyletnie. Wydaje się, że w przypadku

² glosa publikowana była w Orzecznictwie Sądów Polskich z 2002 nr 5 poz. 61

pojazdów starszych potrzebna jest ocena konkretnego przypadku z uwzględnieniem warunków rynkowych tzn. porównania różnic w cenach pojazdów bezwypadkowych i powypadkowych. Różnice tych kwot w odniesieniu do pojazdów starszych mogą być dużo mniejsze, jednak fakt, że jest to wartość niewielka może być tylko argumentem przemawiającym za obowiązkiem jej wypłaty.

W tym miejscu należałoby się również zastanowić nad równością wobec prawa właścicieli pojazdów w wieku do trzech lat i starszych. Naruszeniem bowiem podstawowych zasad konstytucyjnych wydaje się przyznanie właścicielowi pojazdu w wieku 2 lat i 11 miesięcy prawa do wypłaty odszkodowania z tytułu utraty wartości handlowej, i odmowa takiego prawa w stosunku do właściciela pojazdu w wieku 3 lat i 1 miesiąca. Nieprawidłowe wydaje się również stawianie głównie przedsiębiorców (właścicieli pojazdów ciężarowych) w mniej korzystnej sytuacji niż osób prywatnych (właścicieli pojazdów osobowych).

Jak powołują ubezpieczyciele, kolejnym elementem, jaki musi spełniać pojazd, aby zgodnie z Instrukcją można było uznać, iż nastąpiła utrata wartości handlowej pojazdu jest warunek, aby wartość rynkowa pojazdu określona na dzień wystąpienia szkody (przed szkodą), w stosunku do wartości takiego samego pojazdu w stanie nowym nie była mniejsza niż 60%. Rzecznik Ubezpieczonych nie widzi żadnych podstaw prawnych do określenia takiego warunku (procentowego progu), jak również niezrozumiałym jest związek pomiędzy stosunkiem wartości pojazdu przed szkodą i po szkodzie a wysokością utraty wartości handlowej. Zdaniem Rzecznika Ubezpieczonych warunek ten jest zupełnie oderwany od funkcji odszkodowania z tytułu utraty wartości handlowej, która ma zrekomensować różnicę pomiędzy wartością pojazdu przed szkodą i po szkodzie. Z pewnością nawet w stosunku do pojazdów, gdzie wartość pojazdu nowego i używanego jest mniejsza niż 60% może nastąpić utrata wartości handlowej. Ponadto, warunek ten w opinii Rzecznika Ubezpieczonych jest konsekwencją przesłanki wieku pojazdu, określonej w Instrukcji na trzy lata. Powszechnie wiadomo bowiem, iż w ciągu pierwszych trzech lat od wyprodukowania pojazdu, najbardziej widoczna jest zmiana jego wartości, która może oscylować nawet na poziomie 40% wartości pierwotnej ceny zakupu. W związku z powyższym, przesłanka ta, zdaniem Rzecznika Ubezpieczonych, nie powinna być wytyczną co do określania ubytku wartości handlowej.

Ubezpieczyciele, powołując się na Instrukcję wskazują ponadto, iż podstawą wystąpienia utraty wartości handlowej mogą być wyłącznie uszkodzenia blacharskie nośnych elementów nadwozia, a w przypadku samochodu z ramą, uszkodzenia nadwozia i ramy, przy czym koszt

takiej naprawy nie powinien być niższy niż 10% wartości pojazdu przed szkodą. Zdaniem Rzecznika Ubezpieczonych kryteria te mogą być również nieprawidłowe, a ich stosowanie może ograniczać poszkodowanym uzyskanie pełnego odszkodowania. Pojazd, w którym nastąpiły wyłącznie znaczne uszkodzenia karoserii (np. zarysowanie nadwozia na całej jego długości) po naprawie dokonanej w sposób prawidłowy, będzie miał mniejszą wartość handlową niż pojazd, który nie doznał takich uszkodzeń ani takich napraw nie przechodził.

Wydaje się, iż powołane powyżej argumenty jednoznacznie wskazują, iż nie ma podstawy do ograniczania prawa do odszkodowania z tytułu utraty wartości handlowej wyłącznie do pojazdów nie starszych niż trzyletnie. W związku z powyższym, powoływana Instrukcja EKSPERTMOT, pomimo iż jest dokumentem wewnętrznym, nie stanowiącym prawa powszechnie obowiązującego, może stanowić istotną barierę w dochodzeniu tego prawa. Oprócz niewątpliwych utrudnień, którym poszkodowani muszą stawić czoło w procesie likwidacji szkody z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, może mieć również dużo dalej idący skutek w postaci zablokowania możliwości dochodzenia tego typu roszczeń przed sądem. W postępowaniu sądowym bowiem, jedynym dowodem na utratę wartości handlowej pojazdu jest opinia biegłego sądowego. Jeżeli jednak biegły sądowy przygotowując swoją opinię posłuży się omawianą tu Instrukcją, nie będzie on w stanie określić kwoty utraty wartości handlowej pojazdu starszego niż trzyletni, bądź nawet, we wnioskach do opinii, niewłaściwie przyjmie, iż odszkodowanie z tego tytułu w ogóle się nie należy.

Reasumując, zdaniem Rzecznika Ubezpieczonych, to nie wiek pojazdu czy też wartość kosztów naprawy powinny być przesłankami określenia utraty wartości handlowej, lecz obiektywna ocena wartości pojazdu po uszkodzeniu i wykonanej naprawie. Oczywiście Rzecznik Ubezpieczonych zgadza się z argumentem, iż nie we wszystkich przypadkach utrata wartości handlowej występuje, a drobne uszkodzenia i naprawy mogą nie powodować utraty wartości handlowej. Jednak niezbędna jest tutaj profesjonalna, a zarazem obiektywna ocena, czy w konkretnym przypadku właściciel pojazdu decydując się na jego sprzedaż, otrzyma kwotę niższą, niż w sytuacji gdy pojazd nie był ani uszkodzony, ani naprawiany. Wytyczne rzeczoznawców nie powinny więc prowadzić do tego, iż osoba, która faktycznie sprzeda swój pojazd za kwotę niższą, nie otrzyma z tego tytułu rekompensaty tylko dlatego, że wiek jej pojazdu przekracza trzy lata, bądź też naprawa nie spełnia innych kryteriów formalnych do zakwalifikowania jej jako zmniejszającą wartość handlową pojazdu.

Rzecznik Ubezpieczonych pragnie więc zapoznać się ze szczegółowym stanowiskiem Stowarzyszenia w tej kwestii, a przede wszystkim poznać uzasadnienie wprowadzenia zapisów dotyczących określania wartości utraty handlowej we wspomnianej Instrukcji. Pomimo, iż jest to dokument wewnętrzny, obowiązujący wyłącznie osoby stowarzyszone, to jednak, jak wynika z praktyki, jest on również znaczący dla praktyki ubezpieczeniowej – likwidacji szkód z ubezpieczenia OC komunikacyjnego – tym samym wykraczając poza środowisko branżowe rzeczoznawców samochodowych. Niezaprzeczalnym jest bowiem fakt, iż Stowarzyszenie Rzeczoznawców Samochodowych EKSPERTMOT jest najbardziej znanym i najbardziej wiarygodnym podmiotem rzeczoznawczym, którego opinie stanowią wytyczne dla rynku motoryzacyjnego, ale również ubezpieczeniowego. Rzecznik chciałby ponadto uzyskać informację, czy według wiedzy Stowarzyszenia, podobne zasady zostały przyjęte przez innych rzeczoznawców samochodowych (np. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji). Mogło by to bowiem stanowić płaszczyznę do podjęcia rozmów na forum wszystkich zainteresowanych podmiotów celem przyjęcia prawidłowych zasad w tym zakresie.

Na dowód, iż Instrukcja Stowarzyszenia EKSPERTMOT jest powoływana nie tylko przez rzeczoznawców zrzeszonych, ale również przez podmioty nie związane wytycznymi EKSPERTMOT-u, w załączeniu przesyłam przykładowe kopie odpowiedzi ubezpieczycieli.

Oczekując na podjęcie przez reprezentowane Pana Stowarzyszenie współpracy w tej kwestii pozostaję