

**Emilia Joniak**

Uniwersytet Gdański

emilia.joniak6@gmail.com

ORCID: 0009-0008-9737-2260

<https://doi.org/10.26881/gsp.2023.3.11>

## Bezpośrednia likwidacja szkody komunikacyjnej – ocena krytyczna

### Wprowadzenie

Ustawa o działalności ubezpieczeniowej z 1990 r.<sup>1</sup> zerwała z zasadą monopolu w dziedzinie ubezpieczeń, przewidując możliwość tworzenia wielu zakładów ubezpieczeń uprawnionych do wykonywania działalności ubezpieczeniowej na terenie Polski<sup>2</sup>. Zawierając umowy ubezpieczenia z zakresu tzw. ubezpieczeń komunikacyjnych, posiadacz pojazdu ma całkowitą swobodę w wyborze zakładu ubezpieczeń, który zapewni mu ochronę ubezpieczeniową. Odszkodowawczy charakter świadczenia ubezpieczeniowego wiąże się z istotą instytucji ubezpieczenia<sup>3</sup>. Przekształcenie umownej ochrony ubezpieczeniowej w rzeczywiste działanie następuje w trakcie likwidacji szkody. Dla polepszenia procesu likwidacyjnego ubezpieczyciele stosują różne rozwiązania<sup>4</sup>. Jednym z nich jest wprowadzenie systemu bezpośredniej likwidacji szkody (BLS).

Wprowadzenie systemu bezpośredniej likwidacji szkód z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (OC) posiadaczy pojazdów mechanicznych wywołuje zasadnicze zmiany w relacjach zakładów ubezpieczeń z poszkodowanymi. Powszechnie uznaje się, że system BLS nie zmienia w żaden sposób zasad odpowiedzialności ubezpieczycieli w stosunku do poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych<sup>5</sup>. Zgodnie z poglądami przemawiającymi za modelem bezpośredniej likwidacji szkody system ten jest oceniany pozytywnie względem sytuacji poszkodowanego. W świetle przeciwnego stanowiska, podlegającego ocenie w niniejszym artykule, można założyć, że tak szeroko idąca ingerencja w proces likwidacji szkód może skutkować

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 28 lipca 1990 r. o działalności ubezpieczeniowej (tekst jedn.: Dz. U. z 1996 r. Nr 11, poz. 62).

<sup>2</sup> A. Wąsiewicz, *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Bydgoszcz–Poznań 2001, s. 18.

<sup>3</sup> B. Kucharski, *Świadczenie ubezpieczyciela w umowie ubezpieczenia mienia*, Warszawa–Łódź 2019, s. 36.

<sup>4</sup> M. Monkiewicz, *Bezpośrednia likwidacja szkód z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Doświadczenia krajów europejskich*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2009, nr 2, s. 153.

<sup>5</sup> E. Bagińska, *Polski system bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych w świetle prawa ochrony konkurencji*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2015, nr 3, s. 69.

odmiennym postrzeganiem powszechnie przyjętych założeń likwidacji szkód. W takim ujęciu system bezpośredniej likwidacji szkód może zaburzyć konstrukcję istoty ubezpieczenia OC. Należy też wziąć pod uwagę, iż system BLS zmienia fundamentalnie relacje pomiędzy samymi zakładami ubezpieczeń, przekształcając ich konkurencyjny charakter na rzecz współpracy.

Niniejsze opracowanie ma na celu próbę oceny systemu bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych. Biorąc pod uwagę istotę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, porównana zostanie klasyczna procedura likwidacji szkody z bezpośrednią likwidacją szkody. Uwzględnione zostaną również problemy praktyczne spotykane przy stosowaniu koncepcji bezpośredniej likwidacji szkody. Przeprowadzona w artykule analiza uwzględni orzecznictwo oraz doktrynę.

## 1. Istota ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej

Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń opiera się na art. 822 § 1 kodeksu cywilnego<sup>6</sup>, który wprowadza do porządku prawnego regulację dotyczącą istoty umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Zgodnie ze wskazanym przepisem przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony. Umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ma charakter akcesoryjny, co oznacza, że odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia jest zależna od odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego<sup>7</sup>. W związku z tym zakład ubezpieczeń będzie ponosił swoją odpowiedzialność wyłącznie wtedy, kiedy taka odpowiedzialność cywilna będzie istniała po stronie sprawcy względem poszkodowanego. Brak odpowiedzialności ubezpieczonego sprawcy szkody będzie oznaczał również brak zobowiązania do jej naprawienia po stronie ubezpieczyciela<sup>8</sup>.

Istota ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza i kierującego pojazdem mechanicznym polega na tym, że – w razie wyrządzenia przez te podmioty szkody za pomocą ruchu pojazdu innym osobom – odszkodowanie, które zobowiązani są oni świadczyć na rzecz poszkodowanego, wypłaca za nich zakład ubezpieczeń<sup>9</sup>. W konsekwencji ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej prowadzi do zabezpieczenia interesów osób trzecich<sup>10</sup>. Drugim zaś jego celem, jak wskazuje uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 29 grudnia 1994 r.<sup>11</sup>, jest zabezpieczenie majątku

<sup>6</sup> Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (tekst jedn.: Dz. U. z 2022 r., poz. 1360; dalej: k.c.).

<sup>7</sup> J. Pokrzywniak [w:] M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Bydgoszcz–Poznań 2007, s. 50–52.

<sup>8</sup> D. Maśniak, *Prawo ubezpieczeniowe*, Gdańsk 2020, s. 59.

<sup>9</sup> A. Wąsiewicz, *Ubezpieczenia komunikacyjne...*, s. 17.

<sup>10</sup> P. Ciok, *Bezpośrednia likwidacja szkód komunikacyjnych – rozważania na tle istoty ubezpieczenia OC. Uwagi de lege ferenda*, „Prawo Asekuracyjne” 2016, nr 4, s. 50.

<sup>11</sup> Por. uchwała składu siedmiu sędziów SN z dnia 29 grudnia 1994 r., III CZP 120/94, OSNC 1995, nr 4, poz. 55.

ubezpieczonego (w tym kontekście sprawcy szkody) przed jego uszczupleniem na skutek wypłaty odszkodowania z tytułu wyrządzonej szkody. W tym przypadku zasada akcesoryjności z uwagi na charakter ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych ma zastosowanie w najszerszym zakresie w porównaniu do innych ubezpieczeń, gdyż zgodnie z art. 38 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>12</sup> katalog okoliczności wyłączających odpowiedzialność ubezpieczyciela jest ograniczony jedynie do czterech przypadków. Ograniczenie okoliczności wyłączających odpowiedzialność ubezpieczyciela jest celowym zamysłem, który miał doprowadzić do jak największego zabezpieczenia interesów poszkodowanych.

## 2. Cel i istota procedury bezpośredniej likwidacji szkody komunikacyjnej

Likwidacja szkody komunikacyjnej jest bez wątpienia kluczowym elementem stosunku ubezpieczeniowego, w którym to urzeczywistniają się postanowienia umowy ubezpieczenia. Są to czynności podejmowane przez ubezpieczycieli od momentu zawiadomienia o szkodzie do wypłaty odszkodowania. Wiąże się to z istotą ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jako zabezpieczenia interesów osób trzecich, które mogą doznać szkody spowodowanej przez ubezpieczonego i kierować do niego z tego tytułu roszczenie<sup>13</sup>. W myśl art. 822 § 4 k.c. poszkodowanemu w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia przysługuje roszczenie bezpośrednio do ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego sprawcy. System bezpośredniej likwidacji szkody wprowadza odmienne – co do zasady bardziej uproszczone – rozwiązanie, w którym to roszczenia odszkodowawcze poszkodowanego są zaspokajane bezpośrednio przez jego ubezpieczyciela, który w dalszej kolejności ma możliwość realizacji roszczenia regresowego do ubezpieczyciela sprawcy wypadku<sup>14</sup>.

Podstawą prawną bezpośredniej likwidacji szkody jest art. 4 ust. 9 pkt 1 i 2 w zw. z art. 4 ust. 10 ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej<sup>15</sup>, która w swoim brzmieniu umożliwia prowadzenie postępowania likwidacyjnego oraz wypłaty odszkodowania w ramach systemu BLS<sup>16</sup>. Jednakże należy podkreślić, że regulacja ta nie dotyczy wprost bezpośredniej likwidacji szkody, a jedynie daje podstawę prawną do możliwości skorzystania z takiego rozwiązania. Nie jest to system ustawowy, ustanowiony przez przepisy prawa, w związku z czym brak jest takowej regulacji, która miałaby usystematyzować dane rozwiązanie.

<sup>12</sup> Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jedn.: Dz. U. z 2022 r., poz. 2277; dalej: u.u.o.UFG).

<sup>13</sup> P. Ciok, *Bezpośrednia likwidacja szkód komunikacyjnych...*, s. 50.

<sup>14</sup> M. Monkiewicz, *Bezpośrednia likwidacja szkód...*, s. 153–167.

<sup>15</sup> Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (tekst jedn.: Dz. U. z 2023 r., poz. 656).

<sup>16</sup> E. Jędrzejewska, *Odszkodowanie za szkody z OC posiadacza pojazdu w związku z wypadkiem drogowym: postępowanie, wzory*, Warszawa 2022, s. 99.

Bepośrednia likwidacja szkody jest więc systemem umownym, który zaczął funkcjonować w Polsce 1 kwietnia 2015 r. w wyniku wielostronnej umowy o współpracy, opracowanej przez Polską Izbę Ubezpieczeń w porozumieniu z polskimi zakładami ubezpieczeń<sup>17</sup>. W związku z tym należy podkreślić, że aby zastosować to rozwiązanie, warunkiem koniecznym jest, by oba zakłady ubezpieczeń – sprawcy, jak również poszkodowanego – były stronami, które przystąpiły do powyższego porozumienia. Celem umowy było uproszczenie poszkodowanemu dochodzenia roszczeń z tytułu szkód komunikacyjnych. Z założenia tego rozwiązania postępowania likwidacyjnego nie przeprowadza ubezpieczyciel sprawcy szkody, gdyż odbywa się to bezpośrednio u ubezpieczyciela samego poszkodowanego. W zamyśle tej koncepcji dochodzenie roszczenia przez poszkodowanego miało być zdecydowanie ułatwione, gdyż nie musi się on zgłaszać do obcego zakładu ubezpieczeń, tylko do „własnego” ubezpieczyciela, co miało umożliwić jak najszybsze zlikwidowanie szkody poprzez wypłatę odszkodowania.

Umowa BLS zakłada dokonywanie przez zakład ubezpieczeń poszkodowanego czynności ubezpieczeniowych w procesie likwidacji szkody, mających na celu ustalenie odpowiedzialności sprawcy oraz odszkodowania odpowiednio dostosowanego do rozmiaru szkody, a finalnie – wypłacenie go poszkodowanemu. Ponadto BLS reguluje wymianę informacji o sprawach szkodowych, a także rozliczenia pomiędzy ubezpieczycielami, wynikające z bezpośredniej likwidacji szkody<sup>18</sup>.

Należy wskazać, że oprócz wymogu posiadania statusu strony porozumienia przez zakład ubezpieczeń system ten wprowadza kilka ograniczeń. Przede wszystkim rozwiązanie to odnosi się tylko do szkód na mieniu, w związku z czym wszelkie szkody osobowe automatycznie wyłączają możliwość skorzystania z tego modelu. Ponadto, w szkodzie mogą uczestniczyć tylko dwa pojazdy, szkoda nie może przekraczać wartości 30 000 zł, kolizja musi powstać na terenie kraju, a sprawca musi być znany. Wiąże się to z zamiarem, dla którego wprowadzono BLS, czyli przede wszystkim z uproszczoną likwidacją dla szkód drobnych<sup>19</sup>. Jako że bezpośrednia likwidacja szkody ma na celu skrócenie czasu obsługi klienta, to wprowadzone ograniczenia wykluczają szkody, które ze względu na swój rozmiar potrzebują bardziej dogłębnej analizy bądź są sporne, w konsekwencji czego przyspieszenie procesu odszkodowawczego byłoby w tej sytuacji niepożądane.

W wielu krajach Unii Europejskiej, takich jak Belgia, Francja, Hiszpania czy Portugalia, bezpośrednia likwidacja szkód komunikacyjnych funkcjonuje już od dawna. W państwach tych system bezpośredniej likwidacji szkód z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych stał się istotnym rozwiązaniem stosowanym przez rynek ubezpieczeniowy<sup>20</sup>.

<sup>17</sup> W dniu 1 kwietnia 2015 r. do systemu BLS przystąpiło pięć zakładów ubezpieczeń: Concordia Ubezpieczenia, Ergo Hestia, PZU, UNIQA oraz Warta, zaś 1 lipca 2015 r. dołączyły Aviva i Liberty Ubezpieczenia.

<sup>18</sup> E. Bagińska, *Polski system bezpośredniej likwidacji szkód...*, s. 54.

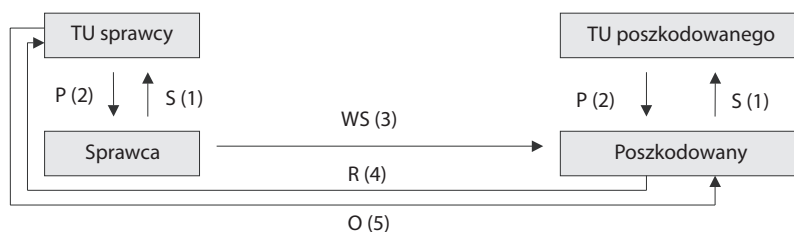
<sup>19</sup> P. Ciok, *Bepośrednia likwidacja szkód komunikacyjnych...*, s. 54.

<sup>20</sup> M. Monkiewicz, *Bepośrednia likwidacja szkód...*, s. 164.

### 3. Bezpośrednia likwidacja szkody a klasyczna procedura likwidacji szkód

Dochodzenie roszczeń przez poszkodowanych w wypadkach samochodowych łączy się ściśle z likwidacją szkody przez zakłady ubezpieczeń<sup>21</sup>. W razie zajścia wypadku posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym powinni o tym niezwłocznie powiadomić zakład ubezpieczeń, z którym posiadacz pojazdu mechanicznego zawarł umowę ubezpieczenia OC. Osobą zgłaszającą roszczenia do zakładu ubezpieczeń będzie poszkodowany, dla którego w tym wypadku istotne jest ustalenie, w jakim zakładzie ubezpieczeń sprawca szkody ubezpieczył swoją odpowiedzialność cywilną. Po otrzymaniu wiadomości o wypadku zakład ubezpieczeń bezzwłocznie przeprowadza postępowanie likwidacyjne<sup>22</sup>.

Klasyczna procedura likwidacji szkody po części wynika z powyższych rozważań. W tym modelu poszkodowany kieruje swoje roszczenia w związku z powstałą szkodą do ubezpieczyciela sprawcy, który jest zobowiązany do jej naprawienia. Żądanie to określane jest mianem skargi bezpośredniej lub *actio directa*<sup>23</sup>. Jest to moment, w którym urzeczywistniają się postanowienia umowy ubezpieczenia, w których to ubezpieczyciel, gwarantując ochronę ubezpieczeniową, musi przystąpić do procesu likwidacji szkody poprzez jej naprawienie, czyli wypłatę odszkodowania na rzecz poszkodowanego. Koncepcja ta wynika z przytoczonego już wcześniej art. 822 k.c. Ponadto art. 35 u.u.o.UFG wskazuje zakres podmiotowy tej odpowiedzialności, wprowadzając akcesoryjność odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela wobec sprawcy szkody<sup>24</sup>. Zgodnie z tym przepisem „ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu”.



Legenda: P – polisa, WS – wywołanie szkody, R – roszczenie, O – odszkodowanie

Rys. 1. Schemat relacji w procesie likwidacji szkód ubezpieczenia OC w modelu klasycznym

Źródło: M. Monkiewicz, *Bezpośrednia likwidacja szkód z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Doświadczenia krajów europejskich*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2009, nr 2, s. 155.

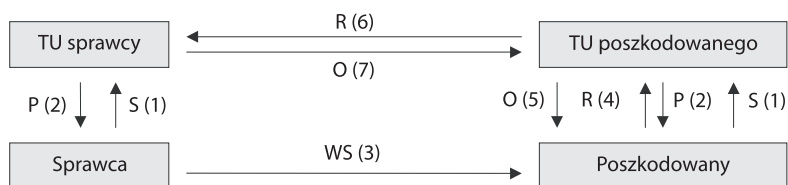
<sup>21</sup> M. Orlicki, *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Bydgoszcz–Poznań 2001, s. 193.

<sup>22</sup> A. Szpunar, *Wynagrodzenie szkody wynikłej wskutek wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 1976, s. 187.

<sup>23</sup> E. Jędrzejewska, *Odszkodowanie za szkody z OC...*, s. 15.

<sup>24</sup> A. Wąsiewicz, *Ubezpieczenia komunikacyjne...*, s. 48–49.

System bezpośredniej likwidacji szkód z OC posiadaczy pojazdów mechanicznych wprowadza daleko idące zmiany w procesie likwidacji szkody. Zgodnie z ideą tego rozwiązania poszkodowany – odwrotnie niż w modelu klasycznym – nie kieruje swojego roszczenia do ubezpieczyciela sprawcy wypadku, lecz bezpośrednio do własnego ubezpieczyciela. Ubezpieczyciel poszkodowanego zajmuje się całym postępowaniem likwidacyjnym dotyczącym poszkodowanego, zmierzając do ustalenia odpowiedzialności, rozmiaru szkód oraz w rezultacie – do wypłaty odszkodowania.



Legenda: P – polisa, WS – wywołanie szkody, R – roszczenie, O – odszkodowanie

Rys. 2. Schemat relacji w procesie bezpośredniej likwidacji szkód ubezpieczenia OC

Źródło: M. Monkiewicz, *Bezpośrednia likwidacja szkód z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Doświadczenia krajów europejskich*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2009, nr 2, s. 155.

Wprowadzenie systemu bezpośredniej likwidacji szkód z OC posiadaczy pojazdów mechanicznych wywołuje zasadnicze zmiany w relacjach pomiędzy zakładami ubezpieczeń<sup>25</sup>. Przy zastosowaniu modelu bezpośredniej likwidacji szkody zmienia się podmiot, który wypłaca to odszkodowanie, czyli realizuje świadczenie z tytułu wierzytelności przysługującej poszkodowanemu, a co za tym idzie zmienia się w pewnym sensie wierzyciel.

Przeniesienie obowiązku wypłaty świadczenia na ubezpieczyciela poszkodowanego zmienia klasyczną koncepcję ubezpieczenia OC. Należy podkreślić, że obowiązkiem ubezpieczyciela sprawcy ustanowionym przez przepisy prawa jest zapewnienie ochrony ubezpieczeniowej w stosunku do roszczeń osób trzecich<sup>26</sup>. Sama koncepcja bezpośredniej likwidacji szkody nie wynika wprost z przepisów prawa. Dochodzi tu do sytuacji, w której zakłady ubezpieczeń za pomocą umowy zobowiązują ubezpieczyciela poszkodowanego do przeprowadzenia procesu likwidacji szkody, więc staje się on w stosunku do poszkodowanego wierzycielem, niezależnie od późniejszych rozliczeń pomiędzy zakładami ubezpieczeń na podstawie regresu. Koncepcja ta odpowiada konstrukcji umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej (*pactum in favorem tertii*), o której mowa w art. 393 k.c.<sup>27</sup> Zgodnie z tym przepisem w umowie można zastrzec, że dłużnik spełni świadczenie na rzecz osoby trzeciej, co powoduje, że osoba trzecia może żądać bezpośrednio od dłużnika spełnienia zastrzeżonego świadczenia. Zatem

<sup>25</sup> M. Monkiewicz, *Bezpośrednia likwidacja szkód...*, s. 154.

<sup>26</sup> P. Ciok, *Bezpośrednia likwidacja szkód komunikacyjnych...*, s. 54.

<sup>27</sup> *Ibidem*, s. 55.

umowa ubezpieczycieli co do bezpośredniej likwidacji szkody odpowiada w swojej konstrukcji umowie o świadczenie na rzecz osoby trzeciej. Co do zasady poszkodowanemu przysługuje roszczenie zarówno do ubezpieczyciela szkody, jak i do własnego ubezpieczyciela. Koncepcja ta obrazuje sytuację, w której to postanowienia umowne zakładów ubezpieczeń, czyli w tym przypadku stosowanie bezpośredniej likwidacji szkody, ingerują w istotę ubezpieczenia odpowiedzialności OC posiadaczy pojazdów mechanicznych poprzez stosowanie umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej.

#### 4. Rola zawiadomienia o wypadku

W praktyce stosowanie konstrukcji bezpośredniej likwidacji szkody może mieć negatywne konsekwencje dla poszkodowanego już na samym początku procesu likwidacji szkody – mowa tu o zawiadomieniu przez poszkodowanego o wypadku. Zawiadomienie ubezpieczyciela o wypadku odgrywa ważną rolę w procesie dochodzenia odszkodowania przez osobę do tego uprawnioną. Wiąże się to przede wszystkim z podjęciem działań przez ubezpieczyciela w celu dalszego zlikwidowania szkody. Obowiązek zawiadomienia ubezpieczyciela o wypadku ma swoją podstawę prawną w art. 818 k.c. Obowiązki ubezpieczyciela po otrzymaniu zawiadomienia o wypadku sprowadzają się w pierwszej kolejności do ustalenia dokładnych okoliczności zgłaszanego zdarzenia. W tym celu zbiera on cały materiał dowodowy w sprawie, wykonując przy tym często oględziny uszkodzonego mienia. Po przeprowadzeniu analizy zakład ubezpieczeń musi podjąć rozstrzygnięcie w sprawie i wydać stosowną decyzję – co do zasady ma na to 30 dni, licząc od chwili zawiadomienia o wypadku.

Termin zgłoszenia wypadku przez poszkodowanego również ma duże znaczenie, gdyż w pewnych sytuacjach, tak jak przy korzystaniu z pojazdu zastępczego przez poszkodowanego, ubezpieczyciel może mu zarzucić przyczynienie się do zwiększenia rozmiaru szkody, np. poprzez nadmierne zwlekanie ze zgłoszeniem wypadku. Niezależnie od sposobu naprawienia szkody przewidzianego w art. 363 § 1 k.c. powinno ono prowadzić do tego, aby poszkodowany był w takiej samej sytuacji majątkowej, w jakiej znajdowałby się, gdyby nie doszło do zdarzenia szkodzącego<sup>28</sup>. Wobec czego w momencie, kiedy poszkodowany zdecyduje się na najem pojazdu zastępczego tuż po wypadku, a zgłosi go dopiero po jakimś czasie, ubezpieczyciel może uznać, że nie pokryje kosztów najmu pojazdu zastępczego w okresie do zgłoszenia wypadku, gdyż poszkodowany nie dopełnił obowiązku minimalizacji szkody i przez swoją zwłokę ubezpieczyciel nie mógł podjąć działań zmierzających do likwidacji szkody. W konsekwencji za przedłużony okres najmu pojazdu zastępczego ubezpieczyciel nie będzie odpowiadać.

Problemem spotykanym w praktyce jest też druga sytuacja, kiedy poszkodowany niezwłocznie po zdarzeniu szkodowym zawiadomił swój zakład ubezpieczeń o wypadku i również zdecydował się na najem pojazdu zastępczego. Zgodnie z całą

<sup>28</sup> Por. uchwała SN z dnia 22 listopada 2013 r., III CZP 76/13, LEX nr 1392609.

konstrukcją bezpośredniej likwidacji szkody zgłoszenie powinno być w pełni skuteczne i ubezpieczyciel poszkodowanego powinien zlikwidować szkodę. Niestety, w praktyce zdarzają się sytuacje, kiedy zakład ubezpieczeń poszkodowanego informuje go, że wypadek powinien być zgłoszony do zakładu ubezpieczeń sprawcy szkody, a nie poszkodowanego – pomijając przy tym całą procedurę bezpośredniej likwidacji szkody, a ponadto w ogóle nie informując go o możliwości przeprowadzenia bezpośredniej likwidacji szkody. Co więcej, informacja dotycząca nieprawidłowego zgłoszenia wypadku następuje dopiero po pewnym czasie. Poszkodowany w dalszej kolejności, już po raz drugi, zawiadamia zakład ubezpieczeń o wypadku. Tym razem jest to zakład ubezpieczeń sprawcy. Poszkodowany oczekuje więc likwidacji szkody, korzystając z pojazdu zastępczego. Finalnie okazuje się, że zakład ubezpieczeń sprawcy w swojej decyzji wskazuje, iż nie uznaje okresu najmu pojazdu zastępczego przed zgłoszeniem wypadku ze względu na opóźnienie w zgłoszeniu z winy poszkodowanego, wobec czego poszkodowany sam musi pokryć należność za ten okres najmu, który często wynosi nawet kilka tysięcy złotych.

Obie te sytuacje mają podobny skutek, jakim jest wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczyciela sprawcy szkody za korzystanie z pojazdu zastępczego przed otrzymaniem zawiadomienia o wypadku. Jednakże argumentacja zakładu ubezpieczeń w przypadku drugiej sytuacji wymaga krytyki. Celem umowy BLS było uproszczenie dochodzenia roszczeń z tytułu szkód komunikacyjnych. Ciężko się zgodzić z działaniem, jakim jest przerzucanie na poszkodowanego ciężaru błędnie zastosowanego systemu, który został stworzony przez samych ubezpieczycieli, zarzucając mu zwlekanie w zgłoszeniu wypadku, kiedy to zgłosił go do swojego ubezpieczyciela, a ten nie zlikwidował szkody w ramach systemu BLS. Brak chociażby minimalnej regulacji prawnej tego systemu właściwie uniemożliwia poszkodowanemu dalsze dochodzenie swoich praw.

## **5. Problem prawidłowego określenia podmiotu legitymowanego biernie w ewentualnym procesie sądowym o odszkodowanie**

Zakład ubezpieczeń jest równorzędną z ubezpieczającym stroną stosunku (cywilnoprawnego) ubezpieczenia<sup>29</sup>. Decyzja zakładu ubezpieczeń, która kończy proces likwidacji szkody, jest pewnego rodzaju techniczno-ubezpieczeniowym orzeczeniem, które nie ma żadnego charakteru administracyjnego. Można je uznać za nic innego jak oświadczenie woli zakładu ubezpieczeń, stanowiące propozycję przyjętego stanowiska co do zakończenia sprawy. Poszkodowanemu przysługuje – na każdym etapie – uprawnienie do skorzystania z drogi sądowej w celu zaspokojenia swoich roszczeń wynikających z tytułu ubezpieczeń. Legitymacja bierna w przypadku odszkodowania za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego przysługuje posiadaczowi

<sup>29</sup> M. Orlicki, *Ubezpieczenia komunikacyjne...*, s. 195.



samoistnemu mechanicznego środka komunikacji<sup>30</sup>. Podstawą równoległej odpowiedzialności (*in solidum*) zakładu ubezpieczeń jest art. 822 § 1 k.c. oraz art. 34 ust. 1 u.u.o.UFG. Zgodnie z tym drugim przepisem: „z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, będącą następstwem śmierci, uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia bądź też utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia”.

W związku z likwidacją szkody przez ubezpieczyciela w ramach stosowania systemu bezpośredniej likwidacji szkody nasuwa się kolejny, bardzo istotny problem. Jest to kwestia prawidłowego określenia podmiotu legitymowanego biernie w procesie sądowym o odszkodowanie<sup>31</sup>. Co do zasady (jeśli brak w tym przedmiocie dodatkowych regulacji prawnych) mogłoby się wydawać, że skoro likwidacja szkody odbywała się w zakładzie ubezpieczeń poszkodowanego i również ten sam zakład wydał decyzję, z którą poszkodowany się nie zgadza, a także posiada wszelkie akta szkodowe w tej sprawie, to ewentualną stroną procesu sądowego będzie ten sam podmiot. Już zasady logiki nasuwają takie rozwiązanie, za czym też opowiadają się niektórzy przedstawiciele doktryny<sup>32</sup>. Ponadto rozwiązanie, jakim jest dochodzenie roszczenia przez poszkodowanego wobec jego własnego ubezpieczyciela, przewidziały same zakłady ubezpieczeń w swoim porozumieniu. Co więcej, także nawiązując do wcześniej omawianej konstrukcji świadczenia na rzecz osoby trzeciej, która w swoim brzmieniu odpowiada założeniom bezpośredniej likwidacji szkody, można uznać, że poszkodowanemu przysługiwałaby możliwość dochodzenia roszczeń od swojego ubezpieczyciela<sup>33</sup>.

Pomimo powyższych argumentów, za którymi przemawiałaby możliwość dochodzenia roszczeń na drodze sądowej bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń poszkodowanego, należy stwierdzić, że stanowisko sądów powszechnych jest w wielu przypadkach odmienne<sup>34</sup>. Pojawia się zatem problem prawidłowego określenia podmiotu legitymowanego biernie w ewentualnym procesie sądowym o odszkodowanie. Przyglądając się stanowisku sądów, można dojść do wniosku, że mimo likwidowania szkody bezpośrednio w zakładzie poszkodowanego, w razie dochodzenia roszczeń na drodze sądowej, należy wskazać jako stronę pozwaną zakład ubezpieczeń sprawcy. Nie ma w tym zakresie żadnej jednolitości, co nie służy leżącemu u podstaw tych regulacji założeniu ochrony interesów poszkodowanego.

Przybliżając to zagadnienie, w praktyce dochodzi do sytuacji, kiedy poszkodowany, który pozwał swój zakład ubezpieczeń likwidujący szkodę, w trakcie procesu dowiadyuje się, że zdaniem sądu wskazał niewłaściwy podmiot. Konsekwencją tego

<sup>30</sup> A. Szpunar, *Legitymacja bierna przy odpowiedzialności za wypadki samochodowe*, „Palestra” 1963, nr 5(65), s. 6–15.

<sup>31</sup> E. Jędrzejewska, *Odszkodowanie za szkody z OC...*, s. 99.

<sup>32</sup> P. Ciok, *Bezpośrednia likwidacja szkód komunikacyjnych...*, s. 55.

<sup>33</sup> E. Jędrzejewska, *Odszkodowanie za szkody z OC...*, s. 100.

<sup>34</sup> Zob. wyrok SR dla Wrocławia-Fabrycznej we Wrocławiu, XV GC 1420/17, niepubl.; wyrok SR w Gorzowie Wielkopolskim, V GC 929/19, niepubl.; wyrok SR w Kamiennej Górze, I C 739/16, niepubl.; wyrok SR w Bytomiu, VI GC 1018/17, niepubl.

jest przegrana w zakresie kosztów procesu. Oprócz oczywistej konsekwencji braku zasądzenia dochodzonych roszczeń pojawia się jeszcze jeden bardzo istotny problem, który może całkowicie zamknąć drogę do efektywnego uzyskania należnego odszkodowania przez poszkodowanego – przedawnienie. Nierzadko bowiem od momentu zdarzenia, w którym powstała szkoda, do momentu wystąpienia poszkodowanego na drogę sądową mija sporo czasu. Jak się okazuje, może dojść do sytuacji, w której poszkodowany, przegrywając proces ze względu na nieprawidłowe wskazanie podmiotu legitymowanego biernie, musi się liczyć z (prawie pewnym) podniesieniem zarzutu przedawnienia przez właściwie oznaczony po stronie pozwanej zakład ubezpieczeń. Jak wiadomo, kwestii przedawnienia roszczeń z umowy ubezpieczenia, w związku z bezwzględnie obowiązującym charakterem przepisów w tym zakresie, nie można regulować w drodze jakichkolwiek porozumień czy też umów<sup>35</sup>. Dlatego ewentualne przedawnienie ostatecznie zamyka możliwość skutecznego dochodzenia roszczeń przez poszkodowanego.

## Podsumowanie

Umowny system bezpośredniej likwidacji szkód wywołuje zasadnicze zmiany w relacjach zakładów ubezpieczeń z poszkodowanymi. System ten ingeruje w istotę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, którego jednym z głównych celów jest zabezpieczenie interesów osób trzecich. Likwidacja szkody komunikacyjnej, będąca kluczowym elementem stosunku ubezpieczeniowego, jest niezwykle ważną kwestią, warunkującą skuteczne dochodzenie roszczeń przez poszkodowanego. W porównaniu do klasycznej procedury likwidacji szkody, w której to poszkodowany kieruje swoje roszczenia w związku z powstałą szkodą do ubezpieczyciela sprawcy, który jest zobowiązany do jej naprawienia, konstrukcja bezpośredniej likwidacji prowadzi do zmiany ról poszczególnych podmiotów w tym procesie.

Jak już wcześniej wskazano, brak jest przepisów prawa, które miałyby regulować działanie modelu bezpośredniej likwidacji szkody. Koncepcja ta jest oparta jedynie na przyzwoleniu wynikającym z ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej. Pozostawienie tak ważnych kwestii swobodnej praktyce ubezpieczeniowej nie powinno zakładać tak szerokiej swobody. Szczególnie jeśli – co widać po przedstawionych przykładach – doprowadza ona w konsekwencji do naruszenia interesów poszkodowanych.

Sama inicjatywa zastosowania tej konstrukcji przez zakłady ubezpieczeń jako ułatwienia poszkodowanemu procesowi likwidacji szkody zasługuje na uznanie. Należy wskazać, że konstrukcja BLS mogłaby mieć korzystny wpływ na sytuację faktyczną poszkodowanego w procesie likwidacji szkody. Sama idea ułatwienia przez poszkodowanego dochodzenia swoich roszczeń powinna być oceniana pozytywnie. Jednakże wymaga to nie tylko porozumienia z ubezpieczycielem, ale także dostatecznej uwagi

<sup>35</sup> P. Ciok, *Bezpośrednia likwidacja szkód komunikacyjnych...*, s. 59.

ustawodawcy, który powinien podjąć się chociażby niezbędnej, minimalnej regulacji, zmierzającej do wzmocnienia sytuacji poszkodowanego.

Omówiona w artykule rola zawiadomienia przez poszkodowanego o wypadku, a także problem prawidłowego określenia podmiotu legitymowanego biernie w procesie sądowym jednoznacznie wykazały, że w praktyce stosowanie tego systemu może całkowicie mijać się z zamierzonym celem, powodując po stronie poszkodowanego negatywne dla jego sytuacji skutki. Ciężko pogodzić się z sytuacjami, w których poszkodowany ponosi ujemne skutki procesowe i utrudnia mu się uzyskanie odszkodowania, poprzez konstrukcję, która miała te działania ułatwiać. Ponadto, uregulowanie prawne systemu bezpośredniej likwidacji szkody zobligowałoby sądy powszechne do stosowania jednolitych reguł, co jest konieczne, aby system ten mógł działać zgodnie ze swoimi założeniami.

## Literatura

- Bagińska E., *Polski system bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych w świetle prawa ochrony konkurencji*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2015, nr 3.
- Bieniek G., *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Warszawa 2006.
- Bucoń M., *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 2008.
- Byczko S., *Proces likwidacji szkody w kontekście świadczenia ubezpieczyciela* [w:] *Kierunki rozwoju ubezpieczeń gospodarczych w Polsce. Wybrane zagadnienia prawne*, red. B. Gnela, M. Szaraniec, Warszawa 2013.
- Ciok P., *Bezpośrednia likwidacja szkód komunikacyjnych – rozważania na tle istoty ubezpieczenia OC. Uwagi de lege ferenda*, „Prawo Asekuracyjne” 2016, nr 4.
- Fuchs D., *Ochrona ubezpieczeniowa jako świadczenie główne ubezpieczyciela*, „Prawo Asekuracyjne” 2006, nr 2.
- Jędrzejewska E., *Odszkodowanie za szkody z OC posiadacza pojazdu w związku z wypadkiem drogowym: postępowanie, wzory*, Warszawa 2022.
- Kowalewski E., *Istota ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej*, „Prawo Asekuracyjne” 2002, nr 3.
- Kucharski B., *Świadczenie ubezpieczyciela w umowie ubezpieczenia mienia*, Warszawa–Łódź 2019.
- Machnikowski P., *Art. 393 [Umowa o świadczenie na rzecz osoby trzeciej]* [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. E. Gniewek, P. Machnikowski, Warszawa 2016.
- Maśniak D., *Prawo ubezpieczeniowe*, Gdańsk 2020.
- Monkiewicz M., *Bezpośrednia likwidacja szkód z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Doświadczenia krajów europejskich*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2009, nr 2.
- Orlicka J., Orlicki M., *Kilka uwag o aspektach prawnych wprowadzania „bepośredniej likwidacji szkód w Polsce”* [w:] *Kompensacja szkód komunikacyjnych: nowoczesne rozwiązania ubezpieczeniowe/Traffic Accident Compensation: Modern Insurance Solution*, red. K. Ludwichowska, Warszawa 2011.
- Orlicki M., *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Bydgoszcz–Poznań 2001.
- Orlicki M., Wąsiewicz A., *Koszt usługi likwidacji szkody jako element odszkodowania z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych*, „Prawo Asekuracyjne” 1999, nr 3.

- Pokrzywniak J. [w:] M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Bydgoszcz–Poznań 2007.
- Szpunar A., *Legitymacja bierna przy odpowiedzialności za wypadki samochodowe*, „Palestra” 1963, nr 5(65).
- Szpunar A., *Przedawnienie roszczeń ubezpieczeniowych*, „Prawo Asekuracyjne” 1994, nr 1.
- Szpunar A., *Wynagrodzenie szkody wynikłej wskutek wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 1976.
- Wąsiewicz A., *Ubezpieczenia samochodowe*, Warszawa 1984.
- Wąsiewicz A., Orlicki M., *Ubezpieczenia komunikacyjne*, wyd. 2, Bydgoszcz–Poznań 2001.

## Streszczenie

*Emilia Joniak*

### Bezpośrednia likwidacja szkody komunikacyjnej – ocena krytyczna

Przedmiotem artykułu jest ocena systemu bezpośredniej likwidacji szkód (BLS), który funkcjonuje w Polsce w wyniku wielostronnej umowy o współpracy zakładów ubezpieczeń. Przeprowadzona analiza uwzględnia istotę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej oraz cel i założenia procedury bezpośredniej likwidacji szkody komunikacyjnej. W opracowaniu wskazano różnice zachodzące pomiędzy przebiegiem klasycznej procedury likwidacji szkód a bezpośrednią likwidacją szkody. Tekst ma również na celu dokonanie krytycznej oceny stosowania systemu bezpośredniej likwidacji szkody, w związku z którą omówiona została rola zawiadomienia przez poszkodowanego o wypadku, a także problem prawidłowego określenia podmiotu legitymowanego biernie w procesie sądowym. Autorka dochodzi do wniosku, że umowny system bezpośredniej likwidacji szkód wywołuje zasadnicze zmiany w relacjach zakładów ubezpieczeń z poszkodowanymi.

**Słowa kluczowe:** bezpośrednia likwidacja szkody; ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej; system likwidacji szkód komunikacyjnych.

## Summary

*Emilia Joniak*

### Direct Motor Third Party Liability Claims Settlement – Critical Assessment

The subject of the article is the assessment of the direct claims settlement system which operates in Poland as a result of a multilateral agreement on cooperation between insurance companies. The analysis takes into account the essence of civil liability insurance, as well as the purpose and assumptions of the procedure of direct settlement of motor third party liability (MTPL) claims. The Author indicates the differences between the course of the classic insurance settlement and the direct claims settlement. The article also aims to critically assess the application of the direct claims settlement system, in connection with which the role of the injured party's notification of the accident was discussed, as well as the problem of the correct determination of capacity to be sued in a lawsuit. The Author comes to the conclusion that the contractual system of direct

claims settlement causes fundamental changes in the relations between insurance companies and the injured parties.

**Keywords:** direct claims settlement; liability insurance; MTPL claims settlement system.