

Na złom zamiast do naprawy

SAMOCHODOWE POLISY OC | Uznanie szkody za całkowitą jest opłacalne dla towarzystw, ale klienci zazwyczaj na tym tracą.

REGINA SKIBIŃSKA

Pan Andrzej miał stłuczkę. W jego toyotę uderzył mercedes, uszkadzając zderzak, błotnik i nadrywając kawałek blachy. Wina kierowcy mercedesa była jednoznaczna i pan Andrzej likwidował szkodę z OC sprawcy. Zdziwił się bardzo, gdy ubezpieczyciel uznał, że szkoda jest całkowita, czyli samochodu nie warto naprawiać. Towarzystwo wyliczyło, że koszty naprawy wyniosłyby 6,2 tys. zł. Wartość auta przed wypadkiem została oszacowana na 6 tys. zł. Odszkodowanie miało być równe różnicy między wartością auta a ceną wraku, wynoszącą według ubezpieczyciela 4 tys. zł.

Toyota była już dość stara, więc jej wartość przed stłuczką nie była wysoka. Jednak ceny rynkowe podobnych aut wahały się wtedy w okolicach 8 tys. zł. Pan Andrzej nie chciał oddawać auta na złom, gdyż mechanik oszacował koszty naprawy na 3,5 tys. zł. Zdziwiło go więc takie stanowisko ubezpieczyciela.

W takiej sytuacji, w jakiej znalazł się pan Andrzej, było już wiele osób. Gdy chcemy sfinansować naprawę auta z

komunikacyjnego ubezpieczenia OC, towarzystwo kwalifikuje szkodę jako całkowitą wtedy, gdy koszty naprawy przekraczają 100 proc. wartości auta przed szkodą, lub gdy ze względów bezpieczeństwa samochód nie powinien być naprawiany.

Odszkodowanie powinno odpowiadać wartości pojazdu przed szkodą. Jeżeli szkoda jest uznana za całkowitą, towarzystwo wypłaca różnicę między wartością pojazdu przed i po szkodzie, a pozostałą część klient uzyskuje ze sprzedaży wraku. Z kolei w razie szkody częściowej ubezpieczyciel pokrywa koszty naprawy na podstawie rachunków bądź przedłożonego kosztorysu.

Potraktowanie szkody jako całkowitej często pozwala ubezpieczycielowi zmniejszyć odszkodowanie, więc jest to pole do nadużyć.

Jak to działa? Jeśli wartość auta przed wypadkiem wynosiła 6 tys. zł, wartość wraku 4 tys. zł, a koszt naprawy 6,2 tys. zł, to rozliczając szkodę jako całkowitą, towarzystwo wypłaciłoby 2 tys. zł (wartość samochodu minus wartość wraku), a jako częściową 6,2 tys. zł (koszt naprawy).

stały uszkodzone, są wpisywane do kalkulacji jako nienadające się do użytku z jakiegoś powodu. Poza tym bardzo łatwo można wykazać, że naprawa jest ekonomicznie nieopłacalna, jeśli w przypadku wiekowych aut zastosuje się maksymalne stawki serwisowe i ceny oryginalnych części zamiennych proponowanych przez dilerów.

W skrajnych przypadkach przy szacowaniu wysokości odszkodowania pojawiają się dwa kosztorysy dotyczące tej samej szkody: jeden na potrzeby kwalifikowania szkody jako całkowitej, drugi do wyliczenia odszkodowania metodą szkody częściowej. W pierwszym kosztorysie towarzystwo stosuje wysokie stawki za roboczogodziny i części zamienne; chodzi o wykazanie, że auta nie warto naprawiać. Jeśli jednak klient wykaże, że naprawa jest uzasadniona (szkoda częściowa), to przy wyliczaniu odszkodowania brane są pod uwagę przeciętne bądź niskie stawki za roboczogodziny oraz tańsze zamienniki części.

Wrak na sprzedaż

W razie szkody całkowitej właściciel samochodu powinien otrzymać odszkodowanie w wysokości umożliwiającej zakup takiego samego pojazdu (ta sama marka, typ, rok produkcji, przebieg itd.). Jednak od tak wyliczonej kwoty odejmuje się wartość tego, co pozostało po aucie. I tu też jest pole do nadużyć, bowiem zawyżenie wartości wraku pozwala ubezpieczycielom na obniżenie odszkodowania.



◀ **W razie szkody całkowitej** właściciel samochodu powinien otrzymać odszkodowanie w wysokości umożliwiającej zakup takiego samego pojazdu

TOMASZ GAWALKIEWICZ / GAZETA LUBUSKA

OPINIA



♦ **KRYSZYNA KRAWCZYK |** DYREKTOR BIURA RZECZNIKA UBEZPIECZONYCH

Niestety, nadal większość ubezpieczycieli praktykuje „umitowanie szkody całkowitej” jako mniej kosztowej formy likwidacji szkody komunikacyjnej. Od lat skargi dotyczące tego problemu stanowią ok. 10 proc. skarg na ubezpieczenia komunikacyjne wpływających do rzecznika ubezpieczonych. Mam świadomość, jak długo trwał proces dostosowania się ubezpieczycieli do orzecznictwa Sądu Najwyższego definiującego pojęcie szkody całkowitej. Dlatego trudno teraz oczekiwać, że kolejna patologia da się niezwłocznie

wyeliminować z praktyki. Jednak istnieje realna możliwość przyspieszenia działań naprawczych, a to za sprawą zapowiedzi wprowadzenia w 2015 r. przez Komisję Nadzoru Finansowego „Wytycznych dotyczących likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych”. Dodatkowo dla klientów korzystny powinien być raczkujący właśnie system bezpośredniej likwidacji szkód. Trzeba jednak zrobić drobne zastrzeżenie, że lepsza jakość likwidacji szkód może kosztować więcej. Należy zatem liczyć się ze wzrostem składek ubezpieczeniowych.

DLA „RZ”

**Rzeczpospolita.
Lepiej wiedzieć**

Zaprenumeruj się na przyszłość

Wejdź na
rp.pl/prenumerata



PRENUMERATA 2015