

Patryk Ciok

Bezpośrednia likwidacja szkód komunikacyjnych – rozważania na tle istoty ubezpieczenia OC. Uwagi *de lege ferenda*

Przedmiotem artykułu jest analiza systemu bezpośredniej likwidacji szkód (BLS) i modeli, za pomocą których wdrożono go do polskiej praktyki likwidacji szkód komunikacyjnych. Przedstawione zostaną również podobne rozwiązania występujące w innych państwach europejskich. W szczególności modele BLS poddane zostaną ocenie pod kątem jego relacji do istoty ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Autor dochodzi do wniosku, że skąpe regulacje normatywne, stanowiące oparcie systemu, nie naruszają istoty ubezpieczenia OC, jednakże podaje pod rozwagę istnienie potrzeby uwzględnienia jego mechanizmów w polskim prawie ubezpieczeniowym.

Słowa kluczowe: BLS, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej, porozumienie ubezpieczycieli, *actio directa*, Polska Izba Ubezpieczeń.

1. Wprowadzenie

Celem artykułu jest analiza systemu bezpośredniej likwidacji szkód (tzw. BLS) w szczególności pod kątem jego zgodności z istotą ubezpieczenia OC. Z uwagi na fakt, że w ramach systemu odszkodowanie wypłaca poszkodowanemu ubezpieczyciel, z którym on sam zawarł umowę ubezpieczenia OC oraz że system został wdrożony w drodze cywilnoprawnego porozumienia zawartego między ubezpieczycielami, pojawiać się tutaj mogą pewne wątpliwości. W szczególności nasuwa się pytanie, czy tak głęboka ingerencja w podmiotowe aspekty procedur likwidacji szkód komunikacyjnych nie kłóci się z podstawowymi założeniami ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w ogóle oraz ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w szczególności. Uwzględnione zostaną również uwagi o charakterze komparatystycznym, w szczególności pod kątem mechanizmów BLS występujących w innych państwach europejskich.

2. Podstawowe założenia BLS. Aspekty prawnoporównawcze

Istotą ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jest zabezpieczenie interesów osób trzecich, które mogą doznać szkody spowodowanej przez ubezpieczonego i kierować do niego roszczenia z tego tytułu. Z tego względu ubezpieczenie OC określa się niejednokrotnie również jako ubezpieczenie pasywów, a więc zobowiązań ubezpieczonego, jakie mogą powstać w przyszłości¹. Jedną z jego

¹ E. Kowalewski. 2006. „Prawo ubezpieczeń gospodarczych”, Oficyna Wydawnicza Branta: Bydgoszcz–Toruń, s. 383.

funkcji jest bowiem zabezpieczenie ubezpieczonego podmiotu przed skierowanymi pod jego adresem roszczeniami osób trzecich.

Ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (dalej: „OC p.p.m.”) pozostaje zaś szczególną odmianą ubezpieczenia OC, unormowaną postanowieniami ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym oraz Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych² (dalej: „ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK”) oraz przepisami kodeksu cywilnego (dalej: „k.c.”)³, regulującymi podstawy samej konstrukcji ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

Zakres ochrony udzielanej w ramach ubezpieczenia OC nie obejmuje z zasady szkód ponoszonych przez samego ubezpieczonego⁴. Z punktu widzenia likwidacji szkód ubezpieczeniowych istotne pozostaje zatem to, że w jego zakresie rekompensowane mogą być szkody ponoszone przez osoby trzecie, powstałe w wyniku zdarzeń, za które odpowiedzialność cywilną ponosi sam ubezpieczony⁵.

W tym miejscu pojawiają się interesujące nas zagadnienia związane z bezpośrednią likwidacją szkód. Podstawowym założeniem systemu jest to, że w przypadku zajścia szkody komunikacyjnej postępowanie likwidacyjne nie przeprowadza (jak dotychczas) ubezpieczyciel sprawcy szkody, ale ubezpieczyciel samego poszkodowanego, z którym zawarł on umowę ubezpieczenia OC p.p.m. Po wypłaceniu odszkodowania ubezpieczyciel ten występuje już samodzielnie do ubezpieczyciela sprawcy, w celu odzyskania wypłaconej w tym trybie należności. W założeniu system ma zatem znacząco uprościć poszkodowanym dochodzenie roszczeń z tytułu szkód powstałych na skutek wypadków komunikacyjnych, ponieważ likwidację szkody przeprowadzają oni u znanego sobie, „własnego” ubezpieczyciela, z którym mają zawartą umowę ubezpieczenia OC p.p.m., bez konieczności zwracania się do nieznanego sobie ubezpieczyciela sprawcy szkody. Podstawowym zatem celem pozostaje ułatwienie, jak i umożliwienie szybszej wypłaty odszkodowania za poniesioną szkodę.

Do wprowadzenia tego rozwiązania na polski rynek ubezpieczeniowy doszło w drodze wielostronnego porozumienia zawartego pod auspicjami Polskiej Izby Ubezpieczeń pomiędzy kilkoma ubezpieczycielami, prowadzącymi działalność w zakresie ubezpieczenia OC p.p.m. na terytorium RP (o samym porozumieniu będzie mowa w dalszej części artykułu). Podstawowym warunkiem zastosowa-

² Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r. poz. 392, z późn. zm.).

³ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r. poz. 380, z późn. zm.).

⁴ Wyjątkiem są m.in. koszty związane z zapobieżeniem eskalacji szkody (zob. art. 826 k.c.).

⁵ Oczywiście z zastrzeżeniem wyłączeń odpowiedzialności ubezpieczyciela, które w standardowym ubezpieczeniu OC wynikają częściowo z ustawy, jednakże w przeważającej części mają charakter umowny; w ubezpieczeniach obowiązkowych zakres ochrony reguluje zasadniczo ustawa lub właściwe rozporządzenie wykonawcze. W przypadku ubezpieczenia OC p.p.m. zakres ochrony reguluje przede wszystkim ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK.

nia BLS jest jednak to, aby obydwie zakłady ubezpieczeń – zarówno ubezpieczyciel sprawcy, jak i ubezpieczyciel poszkodowanego – byli sygnatariuszami porozumienia o wdrożeniu BLS.

Rozwiązanie to nie jest typowe wyłącznie dla naszego kraju – stanowi ono raczej efekt recypowania doświadczeń opartych na praktyce ubezpieczeniowej z zagranicy. BLS bowiem funkcjonuje już od wielu lat w szeregu państw europejskich. Za wprowadzeniem go również w Polsce przemawiały zaś dość zachęcające efekty jego wdrożenia w innych państwach. Na przykład w Hiszpanii liczba szkód likwidowanych w ramach tamtejszego odpowiednika BLS osiąga poziom nawet 85% roszczeń o naprawienie szkód na mieniu, powstałych w wypadkach komunikacyjnych, wpływając znacząco nie tylko na redukcję kosztów likwidacji szkody, ale i na sam czas jej likwidacji⁶. Poza Hiszpanią z podobnymi systemami spotkać się można m.in. we Francji, Belgii, Grecji czy Rosji. Jednak dość znacznie różnią się konstrukcyjne założenia poszczególnych rozwiązań, jak również sposób ukształtowania ich podstaw prawnych. Na przykład w Belgii i Francji system BLS funkcjonuje na podstawie dobrowolnych porozumień zawieranych pomiędzy ubezpieczycielami. Nie są oni zatem zobowiązani do wdrażania tego systemu w swojej praktyce likwidacyjnej. Występuje również (co prawda w mniejszym stopniu) model obligatoryjny, w którym zakłady ubezpieczeń są wręcz zobowiązane do przystąpienia do porozumienia w sprawie BLS, które dodatkowo musi spełniać określone ustawowo warunki, m.in. Włochy czy Rosja. We Włoszech poszczególni ubezpieczyciele są z mocy tamtejszego prawa⁷ zobowiązani do przystępowania do porozumienia zwanego CARD⁸, w celu unormowania wszelkich kwestii związanych z systemem bezpośredniej likwidacji szkód. Powołano nawet specjalną Izbę Obrachunkową, zajmującą się sprawami rachunkowymi, związanymi z funkcjonowaniem systemu⁹. W Rosji natomiast regulacje systemu wprowadzono wręcz w samej ustawie o obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów¹⁰, czyniąc BLS rozwiązaniem immanentnie związanym z komunikacyjnym ubezpieczeniem OC¹¹.

⁶ Na przykład w latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku średni czas likwidacji szkody komunikacyjnej wahał się w Hiszpanii pomiędzy 70 a 100 dni. Obecnie, po wdrożeniu omawianych rozwiązań, średni czas likwidacji komunikacyjnej szkody majątkowej spadł do ok. 8,5 dnia; zob. A. Guardiola, M. Mascaraque, „Direct Claims Settlement System In Third-Party Motor Insurance In Spain”, w: „Kompensacja szkód komunikacyjnych. Nowoczesne rozwiązania ubezpieczeniowe” (Traffic Accident Compensation Modern Insurance Solutions), K. Ludwichowska (red.). 2011, Warszawa: Poltext, s. 194.

⁷ We Włoszech system bezpośredniej likwidacji szkód jest regulowany przez dwa akty normatywne: Dekret Legislacyjny nr 209 z dnia 7 września 2005 r. (Kodeks Ubezpieczeń) oraz Dekret Prezydencki nr 254 z dnia 18 lipca 2006 r. Zgodnie z art. 13.1 Dekretu Prezydenckiego zakłady ubezpieczeń mają obowiązek przystępowania do systemu CARD.

⁸ Convenzione tra Assicuratori per il Risarcimento Diretto.

⁹ G. Pietrafesa, F. Cipollini, „Direct Claims Settlement System In Third-Party Motor Insurance In Italy”, w: „Kompensacja szkód komunikacyjnych...”, s. 177.

¹⁰ Ustawa Federalna o obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów z dnia 25 kwietnia 2002 r. nr 40 F-Z.

¹¹ M. Monkiewicz, „Bezpośrednia likwidacja szkód – aspekty porównawcze”, w: „Kompensacja szkód komunikacyjnych...”.

Obowiązujące w Polsce przepisy właściwie nie regulują wprost mechanizmów systemu BLS. Nie zostały również powołane jakiekolwiek państwowe instytucje wspomagające jego działanie, na wzór np. wspomnianej włoskiej Izby Obrachunkowej. Jako pośrednią podstawę prawną, umożliwiającą w ogóle podejmowanie czynności likwidacyjnych przez ubezpieczyciela, na którym nie spoczywa ustawowy obowiązek rozpatrzenia roszczenia z tytułu danej szkody, można wskazać stosowne postanowienia ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej, zgodnie z którymi jako czynności ubezpieczeniowe traktuje się m.in. wypłacanie odszkodowań również wtedy, gdy działania w tym zakresie podejmuje zakład ubezpieczeń na wniosek innego zakładu ubezpieczeń¹². BLS zostaje również wspomniany w przepisach regulujących zasady rachunkowości zakładów ubezpieczeń i reasekuracji¹³. Poza tym jednak polskie prawo właściwie w żaden sposób nie reguluje mechanizmów BLS.

Kwestią wartą rozważenia pozostaje zatem m.in. stosunek rozwiązań BLS do polskich unormowań w zakresie umowy ubezpieczenia OC, a w szczególności OC p.p.m. Czy wprowadzenie BLS w drodze cywilnoprawnego porozumienia polskich ubezpieczycieli nie kłóci się z jego istotą, jak również, czy nie wiąże się to z koniecznością ingerencji prawnej ustawodawcy na poziomie ustawowym.

3. Porozumienie ubezpieczycieli w sprawie BLS

Jak wskazano wcześniej, podstawą wdrożenia BLS na terytorium RP jest porozumienie zawarte pomiędzy ubezpieczycielami w zakresie OC p.p.m., działającymi na terytorium RP. System zaczął funkcjonować z dniem 1 kwietnia 2015 r.¹⁴ Negocjacje w sprawie wdrożenia tego rozwiązania były prowadzone pomiędzy ubezpieczycielami przy udziale Polskiej Izby Ubezpieczeń. Porozumienie to w sposób stosunkowo szczegółowy określa m.in. kwestie dotyczące wymiany informacji w sprawach szkodowych pomiędzy zakładami ubezpieczeń, jak również odnośnie do samych ubezpieczeń OC p.p.m. czy reguły wzajemnych rozliczeń pomiędzy ubezpieczycielami po przeprowadzonym procesie likwidacji szkody¹⁵.

Opierając się w dużym stopniu na praktyce funkcjonowania podobnych mechanizmów w innych krajach, w porozumieniu tym przewidziano kilka ograni-

¹² Por. art. 4 pkt 10 ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. z 2015 r. poz. 1844, z późn. zm.) oraz analogiczny przepis (obowiązujący w dacie zawarcia porozumienia ubezpieczycieli w sprawie BLS – obecnie uchylony) art. 3 pkt 7 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (tekst jedn. Dz. U. z 2015 r. poz. 1206, z późn. zm.).

¹³ Por. pkt 21 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 12 kwietnia 2016 r. w sprawie szczególnych zasad rachunkowości zakładów ubezpieczeń i zakładów reasekuracji (Dz. U. z 2016 r. poz. 562).

¹⁴ Na ten dzień stronami porozumienia było łącznie ośmiu ubezpieczycieli, a z dniem 1 lipca 2015 r. dołączyli do nich dwaj kolejni. W dniu 1 kwietnia 2016 r. do BLS dołączyła dodatkowo Axa Direct; należy jednak pamiętać, że przed wejściem w życie samego porozumienia pierwsze kroki w celu wdrożenia bezpośredniej likwidacji szkód PZU SA podjęło już w 2014 r.

¹⁵ E. Bagińska. 2015. „Polski system bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych w świetle prawa ochrony konkurencji”, *Wiadomości Ubezpieczeniowe* 2015 (nr 3).

czeń w stosowaniu BLS. Zastrzeżono bowiem m.in., że nieobjęte jego stosowaniem będą szkody o wartości powyżej 30 000 zł, szkody osobowe, jak również szkody, w których uczestniczyły więcej niż dwa pojazdy. Założenia były zatem takie, aby system objął przede wszystkim szkody drobne, które stanowią zresztą większość szkód komunikacyjnych¹⁶. W wielu państwach ograniczenia mają podobny charakter. Na przykład w Belgii wśród wymogów zastosowania systemu znajduje się to, aby szkoda nie przekroczyła określonego pułapu, jak również by wydarzyła się na terenie tego państwa¹⁷. Z kolei w Hiszpanii również sprecyzowano górną granicę wartości szkody objętej zastosowaniem BLS, ale kwota ta jest znacznie wyższa, tj. 100 000 euro¹⁸. Zdarza się jednak, że zakres stosowania BLS zostaje szerzej zakreślony. Na przykład we Francji objęte systemem BLS pozostają nawet szkody osobowe, a i w przypadku szkód rzeczowych obostrzenia są tutaj znacznie mniejsze. Dodatkowo przewidziano jednak, że warunkiem zastosowania BLS jest to, aby obydwaj ubezpieczyciele – a zatem zarówno ubezpieczyciel sprawcy, jak i poszkodowanego (oczywiście w zakresie ubezpieczenia OC p.p.m.) – pozostawali stronami wspomnianego wielostronnego porozumienia¹⁹.

4. Mechanizm stosowania a istota ubezpieczenia OC

Warto przyjrzeć się jak wygląda zastosowanie systemu BLS w praktyce. Z uwagi na to, że mechanizmy BLS nie znajdują odzwierciedlenia w polskim prawie cywilnym, zastosowanie znajdują tutaj instrumenty o ogólnym charakterze. Z punktu widzenia poszkodowanego mechanizm bezpośredniej likwidacji szkód obejmuje w Polsce właściwie dwa modele, które nieco różnią się pod kątem techniczno-prawnym.

W jednym z nich mechanizm bezpośredniej likwidacji szkód obejmuje dwie czynności prawne. Pierwszą z nich jest zlecenie przeprowadzenia czynności likwidacyjnych w stosunku do zaistniałej szkody, w zakresie której zleceniodawcą jest poszkodowany, natomiast zleceniobiorcą – jego ubezpieczyciel z tytułu OC p.p.m. Zastosowanie BLS pozostaje odseparowane od samej umowy ubezpieczenia OC – zarówno bowiem stosunek ubezpieczenia, jak i stosunek zlecenia pozostają względem siebie niezależne. Zleceniobiorca zobowiązuje się do przeprowadzenia czynności likwidacyjnych oraz wypłaty świadczenia w zakresie poniesionej szkody. Z uwagi jednak na to, że w treści zlecenia z reguły znajduje się odwołanie do przepisów prawnych dotyczących postępowania likwidacyjnego, na

¹⁶ Podstawowe informacje na temat systemu BLS na następującej stronie internetowej: http://piu.org.pl/public/upload/ibrowser/BLS/Prezentacja_na_czym_polega_BLS.pdf (dostęp na dzień 11 maja 2016 roku).

¹⁷ D. Frala. 2011. „Direct claims settlement system in third-party motor insurance in Belgium”, w: „Kompensacja szkód komunikacyjnych...”, s. 171.

¹⁸ A. Guardiola, M. Mascaraque, *op. cit.*

¹⁹ Na przykład jednak Concordia Ubezpieczenia zadeklarowała, że jeśli tylko szkoda będzie zawierała się w ramach pozostałych warunków stosowania systemu, będzie obsługiwać szkody swoich ubezpieczonych, nawet jeśli ubezpieczyciel sprawcy nie przystąpił do porozumienia: zob. tzw. system BLC (Bezpośrednia Likwidacja Concordii), <http://www.concordiaubezpieczenia.pl/klient-indywidualny/samochod/BLS,262.html> (dostęp: 6 czerwca 2016 r.).

zleceniobiorcę spadają również obowiązki m.in. co do terminowości wypłaty świadczenia. Jednak należy zwrócić uwagę, że ze względu na odrębność stosunku zlecenia od stosunku ubezpieczenia obowiązki te nie wynikają z podległości ustawom ubezpieczeniowym, lecz z dobrowolnego nałożenia na siebie takich obowiązków przez ubezpieczyciela. Na poszkodowanego natomiast, zamiast zobowiązania do wypłaty np. pieniężnego wynagrodzenia, nałożony zostaje obowiązek zawarcia kolejnej umowy, której przedmiotem będzie przelew wierzytelności przysługującej poszkodowanemu w stosunku do sprawcy szkody oraz jego ubezpieczyciela na zleceniobiorcę, tj. zakład ubezpieczeń, który dokona fizycznie wypłaty świadczenia poszkodowanemu.

Drugi model skonstruowany jest w pewnym sensie w odwrotny sposób. W tym przypadku poszkodowany nie zawiera ze swoim ubezpieczycielem umowy zlecenia na likwidację poniesionej przez niego szkody. Wręcz przeciwnie, w modelu tym (znacznie zresztą częstszym) ubezpieczyciel poszkodowanego działa właściwie na podstawie pełnomocnictwa uzyskanego ze strony zakładu ubezpieczeń sprawcy szkody. Na tej podstawie przeprowadza postępowanie likwidacyjne oraz wypłaca odszkodowanie. Podobnie jak w pierwszym modelu kwestia wzajemnych rozliczeń pomiędzy ubezpieczycielami pozostaje już niejako poza samym poszkodowanym.

Podstawowe różnice w stosunku do pierwszego modelu są zatem dwie. Po pierwsze, zleceniodawcą w zakresie usługi likwidacji szkody nie jest poszkodowany, ale *de facto* ubezpieczyciel sprawcy. Po drugie natomiast, nie następuje siłą rzeczy cesja wierzytelności, przysługującej poszkodowanemu w stosunku do sprawcy oraz jego ubezpieczyciela. Wypłacane odszkodowanie stanowi bowiem realizację świadczenia z tytułu wierzytelności przysługującej poszkodowanemu, z tym jedynie zastrzeżeniem, że zmienia się podmiot, który zaspokaja go jako wierzyciela. W polskim prawie cywilnym nie ma jednak zakazu wykonywania zobowiązań przez podmioty inne niż dłużnik. Przeciwnie, świadczenie spełniać może również osoba trzecia, jeżeli konieczność osobistego świadczenia dłużnika nie wynika z czynności prawnej, ustawy lub właściwości świadczenia (art. 356 k.c.). W tej jednak sytuacji podobne okoliczności nie zachodzą.

Stosunek prawny między obydwoma ubezpieczycielami porównać można do swoistego *pactum in favorem tertii*, w rozumieniu art. 393 k.c.²⁰ Jeśli bowiem ubezpieczyciele zawierają zobowiązanie, w którym jeden z nich zobowiązuje się wprost do spełnienia określonego świadczenia na rzecz osoby trzeciej (w tym wypadku przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego i ewentualnej wypłaty odszkodowania na rzecz poszkodowanego), to konstrukcyjnie odpowiadałoby to podstawowym założeniom właśnie kodeksowego *pactum*.

²⁰ „§ 1. Jeżeli w umowie zastrzeżono, że dłużnik spełni świadczenie na rzecz osoby trzeciej, osoba ta, w braku odmiennego postanowienia umowy, może żądać bezpośrednio od dłużnika spełnienia zastrzeżonego świadczenia.

§ 2. Zastrzeżenie co do obowiązku świadczenia na rzecz osoby trzeciej nie może być odwołane ani zmienione, jeżeli osoba trzecia oświadczyła którejkolwiek ze stron, że chce z zastrzeżenia skorzystać.

§ 3. Dłużnik może podnieść zarzuty z umowy także przeciwko osobie trzeciej.”

Przy takim założeniu mielibyśmy do czynienia z dość ciekawą sytuacją, w której poszkodowany w wypadku komunikacyjnym, w szkodach, do których BLS znajdowałby zastosowanie, miałby dwojakiego rodzaju, bardzo zbliżone do siebie rodzajowo roszczenia. Z jednej strony bowiem dysponowałby standardowym roszczeniem *actio directa* z tytułu umowy ubezpieczenia OC, a z drugiej strony – bardzo podobnym do niego roszczeniem z tytułu *pactum in favorem tertii*.

Należy zatem rozważyć, jak zastosowanie BLS ma się do samej istoty ubezpieczenia OC. Jak wspomniano wcześniej, podstawową funkcją jest z jednej strony ochrona aktywów osoby poszkodowanego, a z drugiej – pasywów sprawcy szkody. Powyższe rozważania skupiają się raczej na BLS od strony poszkodowanego – i nic w tym dziwnego, albowiem w praktyce, z punktu widzenia samego sprawcy szkody, nie ma tak wielkiego znaczenia, kto prowadzi postępowanie likwidacyjne, jeśli wypłata odszkodowania w końcu i tak obciążą jego rachunek szkodowy.

Z uwagi na brak szczegółowych uregulowań prawnych BLS można by się zastanawiać, czy przeniesienie ciężaru wypłaty świadczenia na ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia OC samego poszkodowanego nie kłóci się z istotą ubezpieczenia OC. Ustawowym obowiązkiem ubezpieczyciela pozostaje bowiem zapewnienie ochrony ubezpieczeniowej w zakresie odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego w stosunku do roszczeń ze strony osób trzecich. Dodatkowo trzeba pamiętać, że umowa ubezpieczenia OC p.p.m. jest jednak dość szczegółowo uregulowana w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK i w praktyce możliwości uelastyczniania jej treści są stosunkowo niewielkie. Stanowi zatem dość znaczące odstępstwo od zasady swobody umów, w której jako jeden z podstawowych elementów wymienia się swobodę w kształtowaniu treści stosunku cywilnoprawnego²¹.

Z drugiej jednak strony należy mieć na uwadze samo skonstruowanie podstaw zastosowania BLS. Jak wskazano, podstawą dla likwidacji szkody przez „własnego” ubezpieczyciela nie jest *de iure* sama umowa własnego ubezpieczenia OC. W przypadku pierwszego modelu likwidacja szkody stanowi niejako dodatkową usługę dla klienta ubezpieczyciela. Sam stosunek ubezpieczenia zaś pozostaje z prawnego punktu widzenia jedynie stosunkiem pobocznym wobec stosunku zlecenia i przelewu wierzytelności, obejmującej roszczenie o wypłatę świadczenia odszkodowawczego. Strony zlecenia zawierają zatem *de facto* odrębne umowy od samej umowy ubezpieczenia, której zbiorczym efektem ma być likwidacja powstałej szkody. W drugim natomiast modelu umowa ubezpieczenia OC stanowi co prawda (podobnie zresztą jak i przy pierwszej sytuacji) źródło zobowiązania, z tytułu którego świadczenie spełnia ubezpieczyciel poszkodowanego, jednakże podstawą jego ewentualnych roszczeń do własnego ubezpieczyciela pozostaje nie tyle wprost stosunek ubezpieczenia, ile uprawnienia wynikające ze swoistego *pactum in favorem tertii*.

²¹ K. Osajda. 2016. „Art. 353¹ [Granice swobody umów]. Treść zasady swobody umów”, w: „Kodeks cywilny. Komentarz”, K. Osajda (red.), Warszawa: C.H. Beck, Legalis.

Mimo zatem przymiotnika „bezpośredniej” likwidacji szkód, ubezpieczyciel poszkodowanego staje się *de facto* pośrednikiem w wypłacie świadczenia, przejmując później na siebie ciężar jego rozliczenia z ubezpieczycielem sprawcy. Roszczenia poszkodowanego nie są natomiast niczym innym niż *stricte* roszczeniami cywilnoprawnymi, którymi może swobodnie dysponować. Może zrezygnować z ich egzekwowania, może się ich zrzec, może również dochodzić ich bezpośrednio od sprawcy szkody lub jego ubezpieczyciela, bowiem możliwość skorzystania z BLS nie może stanowić w świetle prawa polskiego ograniczenia w występowaniu z roszczeniami w trybie *actio directa*. Prawo poszkodowanego do występowania z roszczeniem bezpośrednio do ubezpieczyciela sprawcy pozostaje zagwarantowane przez kodeks cywilny. BLS może zatem stanowić alternatywę dla poszkodowanego względem *actio directa*. Z całą pewnością jednak ubezpieczyciele nie mogą np. zastrzegać w umowie ubezpieczenia, że BLS ma charakter obligatoryjny, starając się tym samym pozbawić potencjalnych poszkodowanych ich uprawnień wobec ubezpieczyciela sprawcy szkody. Takie postanowienia umowne byłyby bezwzględnie nieważne w świetle art. 58 k.c.

W świetle powyższego należałoby zatem stwierdzić, że BLS nie narusza istoty samego ubezpieczenia OC. Zachowana bowiem zostaje jego funkcja ochronna – poszkodowany i tak otrzyma odszkodowanie z tytułu doznanego uszczerbku, z tą jedynie różnicą, że może je uzyskać również za pośrednictwem własnego ubezpieczyciela, który działa w tym wypadku jednak nie tyle jako ubezpieczyciel, ale raczej jako zleceniobiorca²². BLS ma w swych założeniach na celu poprawę sytuacji poszkodowanych. Ważne jest jednak to, aby istota rozwiązania nie naruszała podstawowych regulacji ubezpieczenia OC, w tym przede wszystkim uprawnienia mieszczącego się w ramach *actio directa*. Konieczne bowiem jest to, aby poszkodowany zachował wybór: czy chce skorzystać z bezpośredniej likwidacji szkód, czy też jego wolą jest skierowanie roszczenia bezpośrednio do sprawcy lub jego ubezpieczyciela. Nie może również ulec ograniczeniu prawo poszkodowanego do wystąpienia na drogę sądową w razie zajęcia przez ubezpieczyciela stanowiska niezgodnego z prawem²³.

5. Uwagi *de lege ferenda*

Jak wspomniano wcześniej, w państwach, w których BLS funkcjonuje już od dłuższego czasu występują różne modele w tym zakresie; przeważają rozwiązania, w których przystępowanie zakładów ubezpieczeń do systemu jest do-

²² Tak czy inaczej, można jednak traktować je jako czynności ubezpieczeniowe w rozumieniu ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. z 2015 r. poz. 1844, z późn. zm.); zob. art. 4, ust. 9 pkt 1 ustawy:

„9. Czynnościami ubezpieczeniowymi są także następujące czynności, jeżeli są wykonywane przez zakład ubezpieczeń:

1) ustalanie przyczyn i okoliczności zdarzeń losowych;
2) ustalanie wysokości szkód oraz rozmiaru odszkodowań oraz innych świadczeń należnych uprawnionym z umów ubezpieczenia lub umów gwarancji ubezpieczeniowych [...]”.

²³ J. Orlicka, M. Orlicki. 2011. „Kilka uwag o aspektach prawnych wprowadzania «bezpośredniej» likwidacji szkód w Polsce, w: „Kompensacja szkód komunikacyjnych...”, s. 225.

browolne, a wszelkie kwestie regulują wzajemne porozumienia. Występują również modele obligatoryjne, w których ubezpieczyciele mają obowiązek przystąpienia do porozumienia. Z natury rzeczy więcej kwestii podlega tam rozstrzygnięciu w drodze publicznoprawnej²⁴. Z uwagi na brak normatywnej regulacji oraz oparcie systemu na wzajemnych porozumieniach ubezpieczycieli, BLS ma w Polsce zdecydowanie dobrowolny charakter. Jak już wskazano, jego wprowadzenie w Polsce nie wynikało wszak z inicjatywy ustawodawcy, ale z działań Polskiej Izby Ubezpieczeń, we współpracy z polskimi ubezpieczycielami. Należy zatem rozważyć, czy sytuacja ta oraz perspektywy związane z popularyzacją systemu BLS w polskiej praktyce likwidacyjnej, rodzą konieczność jakichkolwiek zmian legislacyjnych.

Zastanowienia wymagałoby w szczególności kilka kwestii. Przede wszystkim (jeśli uznać potrzebę zmian ustawowych), czy ewentualna regulacja powinna mieć charakter kompleksowy, czy też dotyczyć jedynie wybranych zagadnień. Jeśli rozpatrywać sprawę pod kątem podejmowania działań ustawodawczych, to wydaje się, że kompleksowa regulacja BLS pod kątem m.in. zakresu stosowania, mechanizmów likwidacyjnych itp. nie jest konieczna. Należy pamiętać, że samo postępowanie likwidacyjne nie jest w Polsce zbyt sformalizowane. Ustawodawca formułuje w ustawach ubezpieczeniowych oraz w kodeksie cywilnym właściwie jedynie ogólne ramy, np. odnośnie do terminowości działań ubezpieczycieli lub udostępniania dokumentacji, poza którymi ubezpieczyciele zachowują w zasadzie dość daleko posuniętą dowolność. Należy zwrócić uwagę na to, że np. kwestie dowodowe w ramach postępowania, związane choćby z oględzinami przedmiotu szkody, czy też rozliczenia jej wysokości, pozostają w przeważającej mierze poza jakimikolwiek regulacjami prawnymi. W świetle tego tworzenie sztywnych ram dla mechanizmów rozliczania szkód w ramach BLS należałoby potraktować jako działanie niespójne względem innych regulacji. Z drugiej strony ograniczenia ilości regulacji dotyczących postępowania likwidacyjnego nie należy raczej traktować jako przeoczenia, ponieważ w praktyce nie tylko nie są niezbędne, ale wręcz pozostawiają spore pole do wzajemnych uzgodnień dotyczących likwidacji szkód na linii ubezpieczony–ubezpieczyciel, czy też ubezpieczyciel–poszkodowany. Stosunki między poszkodowanym, ubezpieczającym a ubezpieczycielem zachowują prywatnoprawny charakter (nawet mimo jawnej dysproporcji ekonomicznej wymienionych podmiotów).

Wydaje się jednak, że samo dostrzeżenie przez ustawodawcę istnienia systemu bezpośredniej likwidacji szkód byłoby jednak wskazane. Podobnie bowiem jak w przypadku postępowania likwidacyjnego użyteczne mogłoby być stworzenie pewnych bardzo ogólnych, ramowych regulacji, których ubezpieczyciele powinni przestrzegać. Warto rozstrzygnięcia byłyby również pewne szczegółowe kwestie, jak choćby dotyczące sądowego dochodzenia roszczeń poszkodowanego, w sytuacji gdy odszkodowanie wypłaca jego własny ubezpieczyciel w ramach BLS. Rozważyć można by również ustawowe rozciągnięcie na ubezpieczyciela poszkodowanego analogicznych obowiązków w toku likwidacji szkód, jakie wy-

²⁴ M. Monkiewicz, *op.cit.* s. 213.

stępują w standardowych sytuacjach (jak choćby w zakresie terminowości wypłaty świadczenia). Obecnie bowiem obowiązki takie wynikać mogą jedynie z samego stosunku zlecenia likwidacji szkody, jednakże nie są właściwie zagwarantowane ustawowo. Nawet w sytuacji, gdy ubezpieczyciel poszkodowanego przeprowadza likwidację szkody na podstawie pełnomocnictwa ubezpieczyciela sprawcy (a nie zlecenia samego poszkodowanego), *de iure* obowiązki w zakresie terminowości wypłaty odszkodowania obciążają podmiot prawnie zobowiązany do spełnienia świadczenia, tj. ubezpieczyciela sprawcy. Powstaje zatem pytanie, czy na ubezpieczyciela działającego jedynie jako pełnomocnik w procesie likwidacji szkody również mogłyby zostać nałożone konsekwencje nieterminowej wypłaty świadczenia w ramach BLS²⁵.

Warte rozważenia byłoby również objęcie stosunku zlecenia w ramach BLS choćby uregulowaniami dotyczącymi przedawnienia roszczeń z umowy ubezpieczenia. Obecnie bowiem, w sytuacji gdy poszkodowany występowałby z roszczeniem w trybie *actio directa*, zastosowanie względem jego roszczeń znajdują przepisy dotyczące przedawnienia roszczeń z umowy ubezpieczenia, natomiast w sytuacji skorzystania z BLS przedawnienie jego roszczenia względem „własnego” ubezpieczyciela będzie przebiegało według reguł właściwych dla roszczeń ze stosunku zlecenia lub dla *pactum in favorem tertii*²⁶. Kwestii przedawnienia roszczeń zaś nie można uregulować ani w drodze umowy między poszkodowanym a ubezpieczycielem, ani w drodze porozumienia pomiędzy samymi ubezpieczycielami, ponieważ przepisy dotyczące przedawnienia roszczeń z umowy ubezpieczenia mają charakter *ius cogens*.

Krótko podsumowując, wydaje się zatem, że istnienie BLS w polskiej praktyce ubezpieczeniowej powinno zostać uwzględnione przez ustawodawcę, jednakże potencjalna ingerencja normatywna nie powinna wykraczać poza niezbędne minimum. Podobnie bowiem jak w przypadku ogółem postępowania likwidacyjnego, pozostawienie szczegółowych kwestii praktyce ubezpieczeniowej z jednej strony nie powinno wiązać się z naruszeniem interesów poszkodowanych, a z drugiej pozostawi duże pole manewru do wzajemnych uzgodnień zarówno pomiędzy ubezpieczycielami oraz ich klientami, jak i pomiędzy samymi zakładami ubezpieczeń.

Patryk Ciok

doktorant na Wydziale Prawa i Administracji
Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu

²⁵ O których stanowi choćby art. 14 ust. 3a ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK, w związku z art. 362 ust. 1 pkt 1 lub 2 ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej.

²⁶ Zwłaszcza, że nawet w standardowych sytuacjach, przy zastosowaniu *pactum* do sytuacji niezwiązanych ze stosunkiem ubezpieczenia, kwestia przedawnienia roszczeń osoby trzeciej z tytułu *pactum in favorem tertii* budzi pewne kontrowersje; zob. P. Machnikowski. 2016. „Art. 393 [Umowa o świadczenie na rzecz osoby trzeciej]”, w: E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), „Kodeks cywilny. Komentarz”, Warszawa: C.H. Beck.

Bibliografia

- Bagińska E. 2015. „Polski system bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych w świetle prawa ochrony konkurencji”, *Wiadomości Ubezpieczeniowe* 2015 (nr 3); artykuł dostępny na stronie https://www.piu.org.pl/public/upload/ibrowser/Wiadomosci%20Ubezpieczeniowe/WU%203%202015/WU%202015-03_03_baginska.pdf (dostęp 28 kwietnia 2016r.)
- Frala D. „Direct Claims Settlement System In Third-Party Motor Insurance In Belgium”, w: „Kompensacja szkód komunikacyjnych. Nowoczesne rozwiązania ubezpieczeniowe” (Traffic Accident Compensation Modern Insurance Solutions), K. Ludwichowska (red.). 2011. Warszawa: Poltext.
- Guardiola A., M. Mascaraque, „Direct Claims Settlement System In Third-Party Motor Insurance In Spain”, (w:) „Kompensacja szkód komunikacyjnych. Nowoczesne rozwiązania ubezpieczeniowe” (Traffic Accident Compensation Modern Insurance Solutions), K. Ludwichowska (red.). 2011. Warszawa: Poltext.
- Kowalewski E. 2006. „Prawo ubezpieczeń gospodarczych”, Bydgoszcz–Toruń: Oficyna Wydawnicza Branta.
- Machnikowski P. 2016. „Art. 393 [Umowa o świadczenie na rzecz osoby trzeciej]”, w: „Kodeks cywilny. Komentarz”, E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), Warszawa: C.H. Beck.
- Monkiewicz M. „Bezpośrednia likwidacja szkód – aspekty porównawcze”, w: „Kompensacja szkód komunikacyjnych. Nowoczesne rozwiązania ubezpieczeniowe” (Traffic Accident Compensation Modern Insurance Solutions), K. Ludwichowska (red.). 2011. Warszawa: Poltext.
- Pietrafesa G., F. Cipollini, „Direct Claims Settlement System In Third-Party Motor Insurance In Italy”, w: „Kompensacja szkód komunikacyjnych. Nowoczesne rozwiązania ubezpieczeniowe” (Traffic Accident Compensation Modern Insurance Solutions), K. Ludwichowska (red.), Warszawa: Poltext.
- Orlicka J., M. Orlicki, „Kilka uwag o aspektach prawnych wprowadzania «bepośrednie» likwidacji szkód w Polsce”, w: „Kompensacja szkód komunikacyjnych. Nowoczesne rozwiązania ubezpieczeniowe” (Traffic Accident Compensation Modern Insurance Solutions), K. Ludwichowska (red.). 2011. Warszawa: Poltext.
- Osajda K. (red.). 2016. „Kodeks cywilny. Komentarz”, Warszawa: C.H. Beck, Legis.

Direct Motor Insurance Claims Adjustment – Deliberations on Liability Insurance. Comments de Lege Ferenda

The aim of the article is to analyse the Direct Claims Adjustment system and models, by means of which it has been implemented in the Polish claims settlement practice. Besides, similar arrangements applied in other European countries have been presented. In particular, however, the DCA models have been evaluated in terms of their relationship to the essence of third-party motor liability insurance. Having come to the conclusion that the inadequacy of normative regulations, on which the system is based does not violate the essence of liability insurance, the author considers the need to include its mechanisms in Polish insurance law.

Keywords: Direct Claims Adjustment, liability insurance, insurers' agreement, actio directa, Polish Chamber of Insurance.