

BIULETYN

KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ



DWUMIESIĘCZNIK
ISSN 1234-3999

luty 2011

NR 117



Cena: 26,25 zł w tym 5% VAT



9 771 234 939 008

Mercedes Benz O530G

fot. Tomasz Bielecki

REKOMPENSATA UTRACONYCH PRZYCHODÓW ZA USZKODZONY TABOR AUTOBUSOWY

Przestój taboru służącego do przewozu osób, wynikały z powstałej w nim szkody, skutkuje utratą przychodów po stronie przewoźnika. Czy można domagać się pokrycia tych strat przez sprawcę szkody, bądź jego ubezpieczyciela? Czy warunki zawieranych umów auto-casco przewidują możliwość rekompensaty utraconych przychodów za uszkodzony tabor? Jak należy zabezpieczyć swoje interesy w tym zakresie? Niniejsze opracowanie ma pomóc w odpowiedzi na postawione pytania.

Zakres odpowiedzialności sprawcy szkody

Podstawowym przepisem regulującym zakres obowiązku odszkodowawczego jest art. 361 kodeksu cywilnego, zgodnie z którym:

- ☉ § 1 „Zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła”,
- ☉ § 2 „W powyższych granicach, w braku odmiennego przepisu ustawy lub postanowienia umowy, naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono”.

Pojęcie szkody nie zostało w kodeksie cywilnym bliżej zdefiniowane. Zgodnie jednak ze stanowiskiem przeważającym w doktrynie przez szkodę rozumie się zarówno szkodę majątkową (zarówno w mieniu, jak i na osobie), jak i niematerialną (uszczerbek niematerialny). Obowiązek odszkodowawczy dotyczy zarówno pokrycia straty (*damnum emergens*), jak i utraconych korzyści (*lucrum cessans*). Strata oznacza zmniejszenie majątku poszkodowanego, uszczuplenie jego aktywów, bądź zwiększenie pasywów. Natomiast utracone korzyści wiążą się z brakiem możliwości uzyskania hipotetycznych korzyści finansowych w związku z określoną stratą (np. utrata zarobku). Przestój taboru związany z jego uszkodzeniem może skutkować zarówno:

- ☉ powstaniem kosztów związanych z koniecznością wynajęcia lub zapewnienia pojazdu zastępczego w miejsce uszkodzonego,
- ☉ utratą korzyści związanych z niewykonaniem planowanych przewozów, za które przewoźnik miał otrzymać wynagrodzenie.

Jednocześnie zastrzega się brak możliwości wzbogacenia się poszkodowanego na odszkodowaniu. Szkoda musi być normalnym następstwem określonego działania lub zaniechania osoby za nią odpowiedzialnej, czyli musi ona być typową i oczekiwaną konsekwencją określonego zdarzenia. Przyjęło się, że nie ma znaczenia, czy chodzi w tym przypadku o związek przyczynowy bezpośredni, czy też złożony związek przyczynowy, w którym współlistnieje wiele czynników będących bezpośrednimi i pośrednimi przyczynami szkody. Istnieją jednakże sytuacje, kiedy to odpowiedzialność dotyczy jedynie ściśle określonego związku. Może to wynikać z przepisów prawa, bądź umowy. I tak, przykładowo, odpowiedzialność ubezpieczyciela przeważnie dotyczy bezpośrednich skutków określonego zdarzenia.

Reguły art. 361, § 1 oraz 2 kodeksu cywilnego nakazują przestrzeganie zasady pełnego odszkodowania w granicach adekwatnego związku przyczynowego.¹ Podstawową bowiem funkcją odszkodowania jest kompensacja, co oznacza, że odszkodowanie powinno przywrócić w majątku poszkodowanego stan rzeczy naruszony zda-

rzeniem wyrządzającym szkodę, przy czym nie może ono jednak przewyższać wysokości faktycznie poniesionej szkody.²

W przypadku szkody podmiot poszkodowany ma możliwość wyboru, zarówno sposobu jej naprawienia, jak i tego, czy zamierza skierować swoje roszczenie do sprawcy szkody, czy też, w ramach *actio directa*, do jego ubezpieczyciela. Kwestie te reguluje z jednej strony art. 363 kodeksu cywilnego, a z drugiej art. 822, § 4 kodeksu cywilnego.

Obowiązek pokrycia szkody w pełnej wysokości, wraz z rekompensatą utraconych przychodów za uszkodzony tabor, po stronie sprawcy szkody nie budzi wątpliwości. Czy analogiczna będzie również odpowiedzialność ubezpieczyciela?

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych

Zgodnie z art. 34, ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z dnia 16 lipca 2003 r., nr 124, poz. 1152 ze zmianami): „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, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia”. Na mocy art. 36, ust. 1 cytowanej ustawy: „Odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym (...)”. Odpowiedzialnością ubezpieczyciela nie są objęte czyste straty finansowe (czyste szkody majątkowe), czyli wyrażony w pieniądzu uszczerbek poniesiony przez poszkodowanego powstały wskutek innych niż wymienione zdarzeń, np. utrata przychodów wskutek zdarzenia, które uniemożliwia wyjazd autobusów z zajezdni. Tego typu uszczerbek majątkowy musi być pokryty bezpośrednio przez sprawcę szkody.

Z zastrzeżeniem akapitu poprzedniego, można generalnie przyjąć, że wszelkie szkody wyrządzone przez posiadacza i kierowcę pojazdu mechanicznego innym osobom, jeśli tylko podmioty te (posiadacz, kierowca) są w myśl przepisów kodeksu cywilnego (ewentualnie w związku z przepisami prawa o ruchu drogowym) za szkodę tę odpowiedzialne cywilnie, są pokrywane przez ubezpieczyciela w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.³ Ubezpieczyciel winien w pełni wyrównać poszkodowanemu doznany uszczerbek, w tym uszczerbek polegający na utracie przychodów za uszkodzony tabor. Nieodzwonione jest wyrównanie szkody, która obejmuje nie tylko uszkodzenie czy zniszczenie pojazdu, lecz także koszty konieczne poniesione przez

¹ Wspomnieć jednak należy, że zasada pełnego odszkodowania przy ubezpieczeniu ulega ograniczeniu przede wszystkim co do wysokości świadczenia poprzez sumę ubezpieczenia (sumę gwarancyjną)

² Stanowisko Rzecznika Ubezpieczonych w sprawie refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego z OC komunikacyjnego, s. 5, www.rzu.gov.pl

³ Andrzej Wąsiewicz, Ubezpieczenia komunikacyjne, Bydgoszcz 1996, s. 11

poszkodowanego, którego autobus uległ uszkodzeniu, jak również utratę określonych korzyści. Zakres pojęciowy szkody bowiem „wybiega daleko poza uszczerbek majątkowy wyrządzony poszkodowanemu przez inną osobę (...) przez zniszczenie lub uszkodzenie (...) przedmiotu majątkowego”.⁴

Za oczywiste uznać trzeba, że normalnym następstwem uszkodzenia autobusu, w rozumieniu przepisu art. 361, § 1 kodeksu cywilnego jest bardzo często niemożność korzystania z niego przez pewien czas. Obowiązek odszkodowawczy obejmuje cały uszczerbek wynikający z niemożności korzystania przez poszkodowanego z naprawianego pojazdu. Odszkodowanie obejmuje utracony zysk przez przedsiębiorcę prowadzącego działalność przy użyciu pojazdu, który uległ szkodzi. Na właścicieli takiego pojazdu wykorzystywanego w celach zarobkowych ciąży jednak obowiązek podejmowania działań mających na celu wykorzystywanie swoich możliwości zarobkowych. Odszkodowanie z tytułu utraconych zysków odpowiada wysokości korzyści, których przy dołożeniu należytej staranności nie mógł osiągnąć.⁵ Spór z ubezpieczycielem może powstać, gdy poszkodowany posiada inny, wolny autobus lub inny pojazd mechaniczny, który może być wykorzystany zastępczo. Wtedy problemem może okazać się wyliczenie faktycznie utraconych korzyści. Należy bowiem pamiętać, że ubezpieczyciel nie odpowiada za te rodzaje kosztów związanych z korzystaniem z pojazdu zastępczego, które poszkodowany poniósłby również wtedy, gdyby korzystał z pojazdu uszkodzonego w taki sam sposób jak z pojazdu zastępczego. A zgodnie z art. 6 kodeksu cywilnego, ciężar dowodu spoczywa na osobie, która z tego faktu wywodzi skutki prawne. W przypadku sądowego dochodzenia roszczeń, zgodnie z art. 3 kodeksu postępowania cywilnego, strony i uczestnicy postępowania obowiązani są dawać wyjaśnienia co do okoliczności sprawy zgodnie z prawdą i bez zatajania czegokolwiek oraz przedstawiać dowody. W orzecnictwie podkreśla się, że obowiązkiem poszkodowanego jest podejmowanie działań zmierzających do zminimalizowania szkody. Problemy mogą się pojawić również na tle opublikowanych niedawno wytycznych Komisji Nadzoru Finansowego regulujących „Zasady wynajmu pojazdu zastępczego w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych.” Zgodnie z pkt. 1.1.3 wspomnianych zasad: „W uzasadnionych przypadkach dotyczących przedsiębiorców używających wiele pojazdów zasadne może być przeprowadzenie dodatkowo analizy, czy w czasie naprawy uszkodzonego pojazdu nie było możliwości wykorzystania innego pojazdu o parametrach pozwalających na zaspokojenie potrzeb, które były realizowane przez poszkodowanego przy użyciu pojazdu zastępczego.” Pomimo tego, że wytyczne KNF nie mają charakteru normatywnego, mogą być w opisanym zakresie stosowane przez ubezpieczycieli do prób ograniczenia wysokości wypłacanych odszkodowań.

Przez jaki okres czasu może przysługiwać poszkodowanemu rekompensata utraconych przychodów? Posiłkując się w tym przypadku opracowaniami odnoszącymi się do czasu najmu pojazdu zastępczego, należy osobno omówić wystąpienie szkody częściowej, a osobno szkody całkowitej. Przy szkodzi częściowej ubezpieczyciele czasami odwołują się do pojęcia technologicznego czasu naprawy, czyli teoretycznie wyliczonego czasu naprawy w kosztorysie naprawy, który za-

wiera jedynie modelową sumę godzin prac lakierniczych i blacharskich potrzebnych do przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego. Takie podejście jest przedmiotem licznych kontrowersji. Za właściwy okres, za który przysługuje poszkodowanemu zwrot kosztów należy uznać czas rzeczywistej naprawy z uwzględnieniem elementów procesu likwidacji szkody.⁶ Powyższe stanowisko znajduje swoje uzasadnienie nie tylko w zasadzie pełnego odszkodowania (art. 361, § 2 kodeksu cywilnego), ale również w przyjętej linii orzecnictwa Sądu Najwyższego.⁷ Zagadnienie okresu refundacji kosztów nieco odmiennie kształtuje się w przypadku szkody całkowitej, gdzie obowiązek odszkodowawczy osoby zobowiązanej do naprawienia szkody w pojeździe ogranicza się do świadczenia pieniężnego, stanowiącego różnicę pomiędzy wartością rynkową pojazdu mechanicznego z dnia szkody, a wartością pozostałości. Jeśli chodzi o praktykę sądową, zasadniczo przyjmuje się, że ubezpieczyciel zobowiązany jest do refundacji za okres czasu, który kończy się wraz ze spełnieniem świadczenia odszkodowawczego za szkodę w pojeździe. Przykładowo, w orzeczeniu z dnia 8 września 2004 r. Sąd Najwyższy wskazał, że: „(...) postulat pełnego odszkodowania przemawia za przyjęciem stanowiska o potrzebie zwrotu przez ubezpieczyciela tzw. wydatków koniecznych (...) w związku z niemożliwością korzystania z niego wskutek zniszczenia, z tym, że tylko za okres między dniem zniszczenia, a dniem w którym poszkodowany może nabyć analogiczny pojazd nie dłuższy jednak niż czas do zapłaty odszkodowania.” Problem może pojawić się z uwagi na trudności ze zbyciem pozostałości powypadkowych lub gdy nabycie pojazdu jest niemożliwe z przyczyn niezależnych od poszkodowanego, np. konieczność długotrwałego oczekiwania na dostarczenie pojazdu przez producenta. Należałoby zatem rozważyć, czy właściwym okresem, za który istnieje zobowiązanie do refundacji kosztów nie powinien być okres do dnia spełnienia świadczenia odszkodowawczego, z uwzględnieniem okresu czasu niezbędnego dla zagospodarowania pozostałości powypadkowych. Wtedy dopiero bowiem poszkodowany może być w posiadaniu środków pieniężnych pozwalających na zakup pojazdu podobnego do pojazdu uszkodzonego. Zaś w drugiej sytuacji, granicą zakresu roszczenia winien być dzień, w którym poszkodowany po otrzymaniu odszkodowania bez zbędnej zwłoki nabył (mógł nabyć) specjalistyczny pojazd mechaniczny.⁸ Wątpliwości mogą pojawić się również w przypadku, gdy poszkodowany nie zamierza naprawiać uszkodzonego pojazdu mechanicznego, gdyż planuje zbycie pozostałości powypadkowej i zakup innego pojazdu. Obowiązek odszkodowawczy ubezpieczyciela, który pojawia się już z chwilą wyrządzenia szkody, nie jest uzależniony od tego, czy poszkodowany dokonał naprawy samochodu i czy w ogóle zamierza go naprawić. Poszkodowany nie ma bowiem obowiązku naprawiać uszkodzonego pojazdu. W takiej sytuacji interesujący nas czas należałoby określić jako okres, od dnia początku niemożności korzystania ze swojego pojazdu z uwzględnieniem czynności postępowania likwidacyjnego (zgłoszenie szkody, przeprowadzenie oględzin, sporządzenie i doręczenie kosztorysu naprawy) wraz z technologicznym czasem naprawy. W niniejszej sprawie nie wystąpią elementy rzeczywistego czasu naprawy.⁹

Wspomniane wcześniej wytyczne Komisji Nadzoru Finansowego dają również wskazówki odnośnie okresów wynajmu pojazdu za-

⁴ Witold Warkała, *Odpowiedzialność odszkodowawcza*, s. 84

⁵ M. Adamowicz, A. Brodecka-Chamera, D. Fuchs, M. Glicz, B. Janyga, S. Koroluk, J. Kruczałak-Jankowska, K. Malinowska, D. Maśniak, J. Nawracała, M. Serwach, E. Spigarska, E. Wieczorek, A. Wowerka, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych, tom I, Komentarz*, Lex 2010, wydanie II

⁶ Stanowisko Rzecznika Ubezpieczonych w sprawie refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego z OC komunikacyjnego, s. 5, www.rzu.gov.pl

⁷ Przykładowo wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 listopada 2004 r. (sygnatura akt II CK 494/03)

⁸ Stanowisko Rzecznika Ubezpieczonych w sprawie refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego z OC komunikacyjnego, s. 5, www.rzu.gov.pl

⁹ Stanowisko Rzecznika Ubezpieczonych w sprawie refundacji kosztów najmu pojazdu zastępczego z OC komunikacyjnego, s. 5, www.rzu.gov.pl

stępczego, które mogą być posiłkowo stosowane w odniesieniu do okresu pokrywania utraconych przychodów:

2.1.1. (szkoda częściowa) Zasadny okres zwrotu kosztów wynajęcia pojazdu zastępczego obejmuje zsumowane okresy częściowe:

1. Okres od dnia powstania szkody do dnia jej zgłoszenia ubezpieczycielowi, o ile zgłoszenie nastąpiło bez nieuzasadnionej zwłoki. Za typowy, wystarczający okres uznaje się **3 dni**, nie wymaga on uzasadnienia. W przypadku późniejszego zgłoszenia szkody wskazane jest wyjaśnienie ze zgłaszającym powodów zwłoki. Obiektywne, nie leżące po stronie poszkodowanego przeszkody uzasadniają uznanie całego okresu pomiędzy zaistnieniem a zgłoszeniem szkody.
2. Od dnia zgłoszenia szkody do dnia dokonania oględzin przez przedstawiciela ubezpieczyciela oraz otrzymania przez poszkodowanego (lub upoważniony przez poszkodowanego podmiot, warsztat) dokumentu szczegółowo opisującego uzasadniony zakres naprawy. Może być nim protokół oględzin lub kalkulacja kosztów naprawy. Dokument winien być potwierdzeniem, że naprawa jest ekonomicznie uzasadniona, tj. szkoda nie została zakwalifikowana przez ubezpieczyciela jako całkowita.
3. Czas technologiczny naprawy ustalony w oparciu o technologie producenta pojazdu (przeliczony z jednostek czasowych kosztorysu naprawy).
4. Okres oczekiwania na ewentualne oględziny dodatkowe w toku naprawy (od chwili zgłoszenia takiego wniosku ubezpieczycielowi do czasu wykonania oględzin dodatkowych).
5. Okres organizacyjny na znalezienie warsztatu naprawczego, zlecenie naprawy, przyjęcie, odbiór pojazdu z naprawy, standardowo przyjmuje się łącznie do **2 dni**.
6. Okres oczekiwania na sprowadzenie części zamiennych – w granicach maksymalnie **2 dni** roboczych. Warunkiem uznania okresu przekraczającego 2 dni robocze jest wystawienie przez serwis zaświadczenia potwierdzającego sytuację, że w tym terminie nie można nabyć w sieciach dystrybucyjnych autoryzowanych lub niezależnych dostawców części zamiennych elementu niezbędnego do przeprowadzenia naprawy. Ponadto ubezpieczyciel może weryfikować zaświadczenia m.in. poprzez analizę częstotliwości wymiany poszczególnych elementów na bazie systemów eksperckich stosowanych do kosztorysowania napraw powypadkowych oraz możliwości nabycia danej części zamiennej w sieciach dystrybucyjnych autoryzowanych lub niezależnych dostawców części zamiennych.

2.2.1. (szkoda całkowita) Zasadny okres zwrotu kosztów wynajęcia pojazdu zastępczego obejmuje zsumowane okresy częściowe: (...)

3. okres niezbędny na sprzedaż wraku pojazdu i zakup innego pojazdu o zbliżonych parametrach oraz jego rejestracji. Przyjmuje się, że okres **7 dni** od przekazania informacji o kwalifikacji szkody jako całkowitej (jeżeli informacji tej towarzyszy informacja o wycenie wraku) jest zazwyczaj wystarczający i winien być uwzględniony w refundowanym okresie użytkowania auta zastępczego bez potrzeby uzasadnienia ze strony poszkodowanego. Okres przekraczający 7 dni powinien być oceniany indywidualnie pod kątem dołożenia przez poszkodowanego należytej staranności w podjętych działaniach w celu sprzedaży wraku i kupna nowego pojazdu. Przy ocenie dołożenia należytej staranności uwzględnia się również możliwość zakupu innego samocho-

du, za środki finansowe posiadane lub dostępne przez poszkodowanego, bez oczekiwania na sprzedaż wraku. Okres przekraczający 7 dni może być uwzględniony w szczególności wówczas, gdy poszkodowany nie posiadał i nie miał możliwości uzyskania środków finansowych na zakup innego samochodu oraz gdy wydłużenie okresu wynajmu pojazdu zastępczego było następstwem przyjęcia przez ubezpieczyciela wyższej wartości wraku aniżeli rynkowa, chyba że ubezpieczyciel zapewnił możliwość przejęcia własności wraku lub sprzedaży do wskazanego podmiotu po przyjętej przez niego cenie.

Jaka wysokość kosztów ma podlegać zwrotowi? W praktyce, ale również często w postępowaniach sądowych (w treści zarzutów strony pozwanej) można diagnozować próby weryfikacji przez ubezpieczycieli przedstawionych faktur. Biorąc pod uwagę obowiązującą na gruncie odpowiedzialności cywilnej zasadę pełnego odszkodowania, poszkodowany co do zasady może podejmować w zakresie kosztów autonomiczną decyzję. Zgodnie z uzasadnieniem wyroku Sądu Najwyższego z dnia 25 kwietnia 2002 r. (I KKN 1466/99): „(...) tylko w przypadku wykazania przez zakład ubezpieczeń nielojalnego postępowania, naruszającego obowiązujące wierzyciela, na podstawie art. 354 kodeksu cywilnego wymogi współpracy z dłużnikiem przy wykonywaniu zobowiązania, można wierzycielowi postawić zarzut powiększenia rozmiarów szkody poprzez wybranie oferty wyższej niż średnia cenowo”. Analogiczną argumentację można zastosować w odniesieniu do wyliczenia wysokości utraconych przychodów.

Reasumując, zarówno stanowisko Rzecznika Ubezpieczonych jak i utrwalone orzecznictwo Sądu Najwyższego ma charakter jednolity. Utrata możliwości korzystania z rzeczy stanowi szkodę majątkową. Jeżeli więc poszkodowany poniósł w związku z tym uszczerbek to mieści się on w granicach skutków szkodowych podlegających wyrównaniu.¹⁰ Także wyrównaniu przez ubezpieczyciela.

Ubezpieczenia auto-casco

W przypadku, gdy sprawcą szkody w pojeździe jest osoba trzecia, w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej obowiązuje zasada pełności odszkodowania, obejmująca swoim zakresem również utracone przychody. Problemem może okazać się jedynie kwestia wyliczenia faktycznego uszczerbku majątkowego, który wystąpił po stronie poszkodowanego przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej. Czy możliwe jest zatem uproszczenie procedury dochodzenia należności poprzez dobrowolne ubezpieczenia auto-casco?

Jak już wcześniej zostało wspomniane, odpowiedzialność ubezpieczyciela przeważnie dotyczy bezpośrednich skutków określonego zdarzenia. Przy ubezpieczeniu auto-casco, w porównaniu z ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej, zasada ta jest jeszcze bardziej rygorystyczna:

- ➔ zgodnie z § 4 ogólnych warunków ubezpieczenia autocasco dla klienta korporacyjnego, ustalonych uchwałą Zarządu Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń S.A. nr UZ-/174/2010 z dnia 15 kwietnia 2010 r.: „Ochroną ubezpieczeniową objęte są szkody polegające na uszkodzeniu, zniszczeniu lub utracie pojazdu, jego części lub wyposażenia wskutek wszelkich zdarzeń niezależnych od woli ubezpieczonego lub osoby uprawnionej do korzystania z

¹⁰ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 września 2004 r. (sygnatura akt IV CK 672/03)

pojazdu, z zastrzeżeniem § 7 (wyłączenia odpowiedzialności)” – pomimo szerokiego przyjęcia zdarzeń mogących stanowić przyczynę szkody, samo pojęcie szkody zostało ograniczone i nie uwzględnia odpowiedzialności za utracone przychody,

- ogólne warunki ubezpieczenia autocasco i kradzieży dla flot samochodowych TUIR Warta S.A. (tekst jednolity z uwzględnieniem zmian wprowadzonych aneksem nr 1/2010), w określonej w § 2, ust. 15 definicji szkody przewidują, że szkoda to „straty majątkowe powstałe w wyniku jednego zdarzenia objętego ochroną (...)”, ale już definicja szkody całkowitej z § 2, ust. 15 cytowanych warunków odnosi się jedynie do kosztów naprawy: „szkoda, w wyniku której pojazd uległ uszkodzeniu w takim stopniu, że koszty jego naprawy (...)”, a odpowiedzialność ubezpieczyciela w zakresie szkody częściowej ogranicza § 17, ust. 1 ogólnych warunków ubezpieczenia: „W przypadku szkody częściowej, tj. w razie uszkodzenia pojazdu w stopniu nie kwalifikującym szkody jako szkody całkowitej, TUIR Warta S.A. ustala wysokość odszkodowania, które obejmuje koszty naprawy pojazdu mające związek przyczynowy ze zdarzeniem objętym ochroną ubezpieczeniową”;
- ogólne warunki ubezpieczenia pojazdów mechanicznych od utraty, zniszczenia lub uszkodzenia (autocasco) oraz kosztów udzielenia natychmiastowej pomocy Hestia Car Assistance dla klienta korporacyjnego nr KM/OW024/1011 w definicji szkody, w § 3, ust. 21 jasno precyzują, iż szkoda to jedynie „utrata, uszkodzenie lub zniszczenie pojazdu bezpośrednio wskutek zdarzenia objętego umową ubezpieczenia”;
- ogólne warunki ubezpieczeń komunikacyjnych HDI-Asekuracja S.A. przyjęte uchwałą Zarządu nr 176/2010 z dnia 14 października 2010 r., w § 2, ust. 18 definiują szkodę jako stratę majątkową lub finansową powstałą w wyniku jednego zdarzenia objętego ochroną ubezpieczeniową w zakresie i na zasadach określonych w niniejszym ogólnych warunkach ubezpieczenia – strata finansowa odnosi się do ubezpieczenia HDI Mini GAP, które polega na wypłacie maksymalnie kwoty 3 000,00 zł w przypadku kradzieży pojazdu, nie dotyczy jednak autobusów, czy pojazdów o masie całkowitej ponad 3,5 tony.

Można przyjąć, iż co do zasady utracone przychody nie są objęte ochroną ubezpieczeniową w ramach standardowego, opartego na ogólnych warunkach ubezpieczenia, ubezpieczenia auto-casco. Czy zatem jest możliwość umownego rozszerzenia ochrony ubezpieczeniowej o omawianą kwestię?

Teoretycznie możliwe jest umowne rozszerzenie zakresu ubezpieczenia auto-casco o utracone przychody z tytułu nie wykonania przez ubezpieczającego zleconych zadań przewozowych. Utracone korzyści z tytułu świadczenia usług przewozowych mogą być liczone jako suma iloczynów stawki godzinowej i liczby godzin przestoju w dniu zdarzenia, od momentu jego zaistnienia do czasu planowanego zakończenia pracy pojazdu w tym dniu, oraz czasu naprawy, z określoną ryczałtowo wysokością stawki godzinowej. Możliwe jest również inne, przyjęte przez dane przedsiębiorstwo komunikacji miejskiej rozliczenie, które zostanie zaakceptowane przez ubezpieczyciela w trakcie negocjacji. Tutaj jednak pojawia się praktyczny problem. Duże straty ubezpieczycieli w zakresie ubezpieczeń komuni-

kacyjnych za lata 2009-2010 spowodowały diametralną zmianę ich podejścia do oceny ryzyka. Aktualnie bardzo trudno jest uzyskać akceptację ubezpieczycieli dla ochrony auto-casco rozszerzonej o zwrot utraconych przychodów. Należy również zadać pytanie, czy takie działanie ma sens ekonomiczny. W przypadku podmiotów o istotnej, stałej wysokości i ilości szkód komunikacyjnych, ubezpieczyciel taryfikując ryzyko przyjmuje, iż wypłata świadczeń odnoszących się do utraconych przychodów z pewnością wystąpi i uwzględnia to w wysokości proponowanej składki. Nie bez znaczenia pozostają w takim przypadku również dodatkowe koszty wyliczenia oraz realizacji roszczenia, zarówno po stronie ubezpieczającego jak i ubezpieczyciela. Te wszystkie elementy należy uwzględnić przy przygotowywaniu profesjonalnego programu ubezpieczeniowego.

Ubezpieczenie assistance

Rekompensata utraconych przychodów nie jest również pokrywana w ramach ubezpieczeń assistance. W przypadku tego ryzyka można wspomnieć jedynie o możliwościach związanych z wynajmem pojazdu zastępczego. Niestety, standardowo warunki assistance odnoszą się do pojazdów osobowych, ewentualnie do pojazdów dostawczych, ciężarowych o ładowności do 2,5 tony, bądź o masie całkowitej nie przekraczającej 3,5 tony. Ogólne warunki ubezpieczenia Warta Moto-Assistance Trucks przewidują ochronę dla pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony. Umową ubezpieczenia na standardowych warunkach nie mogą być jednak objęte autobusy miejskie, międzymiastowe i szkolne, samochody specjalne i przyczepy specjalne (decyduje wpis w dowodzie rejestracyjnym). PZU S.A. w ramach ogólnych warunków ubezpieczenia auto-casco dla klienta korporacyjnego, ustalonych uchwałą Zarządu PZU S.A. nr UZ/174/2010 z dnia 15 kwietnia 2010 r. uwzględniła w ramach pakietu „Door to Door” zwrot udokumentowanych kosztów korzystania z pojazdu zastępczego o parametrach technicznych zbliżonych do parametrów technicznych ubezpieczonego pojazdu dla pojazdów innych niż osobowe lub ciężarowe w nadwoziu osobowego. W praktyce jednak ochrona tego typu nie jest akceptowana przez ubezpieczyciela. W wyjątkowych sytuacjach, dla pojedynczych pojazdów, ubezpieczenie zwrotu kosztów korzystania z pojazdu zastępczego możliwe jest na podstawie ogólnych warunków ubezpieczenia autocasco dla klienta indywidualnego oraz małego lub średniego przedsiębiorcy, ustalonych uchwałą Zarządu PZU S.A. nr UZ/117/2010 z dnia 11 marca 2010 r., ze zmianami ustalonymi uchwałą nr UZ/399/2010 z dnia 8 listopada 2010 r. Dla przedsiębiorstw komunikacji miejskiej, które co do zasady mają flotę autobusów przekraczającą 20 sztuk jest to propozycja niewystarczająca.

Tak więc i w przypadku ubezpieczeń assistance, rozszerzenie ochrony o koszty wynajmu zastępczego autobusu, dzięki któremu przewoźnik będzie mógł wykonać planowane przewozy, musi odbywać się w drodze indywidualnych negocjacji. Warto podkreślić, iż jedynie w zakresie ubezpieczenia assistance możliwe jest pokrycie dodatkowych kosztów związanych z awarią pojazdu.

Reasumując, możliwe jest dochodzenie rekompensaty utraconych przychodów za uszkodzony tabor od osoby trzeciej będącej sprawcą szkody, a pośrednio od jej ubezpieczyciela. Nie funkcjonuje na polskim rynku ubezpieczeniowym produkt, który zapewni zwrot utraconych przychodów dla przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej w ramach ubezpieczeń dobrowolnych. Rozwiązania tego typu muszą być uwzględniane w indywidualnych negocjacjach z ubezpieczycielami, co w chwili obecnej jest bardzo trudne do realizacji.