

Oświadczenie złożone przez senatora Wadima Tyszkiewicza w dniu 6 października 2023 r.

Oświadczenie skierowane do ministra sprawiedliwości, prokuratora generalnego Zbigniewa Ziobry

Szanowny Panie Ministrze!

Działając w ramach uprawnień wynikających z art. 14 ust. 1 pkt 7 ustawy o wykonywaniu mandatu posła i senatora, zwracam się do pana z zapytaniem dotyczącym kwestii jakości pracy biegłych sądowych oraz odszkodowań z tytułu likwidacji szkód komunikacyjnych. Niniejsze pytania są konsekwencją niepokojących informacji oraz danych, które otrzymują senatorzy.

W związku z tym proszę o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania.

1. Czy Ministerstwo Sprawiedliwości prowadzi prace dotyczące likwidacji szkód komunikacyjnych lub pojazdów zastępczych, a jeśli tak, to jakie i z kim je konsultuje?

2. Na jakim etapie są prace w zakresie zmian w funkcjonowaniu biegłych sądowych, chociażby w kontekście pisma ministra Marcina Warchoła DLPK-IV.464.1.2022?

3. Czy ministerstwo nie uważa za uzasadnione powołania samorządu zawodowego wszystkich biegłych sądowych, np. na wzór Polskiej Izby Biegłych Rewidentów, tak by ustandaryzować jakość ich pracy, jak też poprawić funkcjonowanie, chociażby w podstawowym zakresie? Jeśli tak, to w jaki sposób we współpracy z ministerstwem można by takie środowisko zorganizować?

4. Ile wynosi obecnie średni czas oczekiwania na opinię biegłego (z dziedziny motoryzacji) w sądach rejonowych oraz ile zostało zleconych opinii biegłych z zakresu motoryzacji w latach 2020, 2021 i 2022?

5. Czy Ministerstwo Sprawiedliwości nie widzi potrzeby przeprowadzenia rekontroli Najwyższej Izby Kontroli w obszarze ochrony konsumentów na rynku ubezpieczeniowym (kontrola z roku 2019, nr ewid. 152/2019/P/17/010/KBF, KBF.430.013.2019)?

6. Czy, a jeśli tak, to kiedy, poszkodowany zyska status konsumenta podlegającego ochronie Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów?

7. Czy Ministerstwo Sprawiedliwości otrzymuje sygnały o skargach od poszkodowanych w kolizjach drogowych, którzy nie mogą odzyskać należnego odszkodowania z zagranicznej ubezpieczalni nieposiadającej stałego przedstawiciela w Polsce (np. Euroins, Trasti itd.)? Stopień skomplikowania pozwu sądowego jest dla większości obywateli i firm tak wielki, że realnie uniemożliwia to dochodzenie roszczeń. Czy, a jeśli tak, to kiedy, ministerstwo zamierza tę kwestię uregulować, np. z KNF?

8. Poszkodowani oraz ich reprezentanci zgłaszają istotne problemy w przypadku sporów na kwoty niższe od 1 tysiąca 500 zł. Realnie na rynku sprawami z tytułu szkód komunikacyjnych zajmują się wyspecjalizowane kancelarie, którym po prostu nie opłaca się takich spraw obsługiwać. Ustalono, że mimo pobierania dodatkowej prowizji, średnio w wysokości 20% od kwoty sporu, ustawowe wynagrodzenie zazwyczaj nie odpowiada potencjalnym kosztom. Tym samym albo nikt nie chce takimi sprawami się zajmować, albo jest to robione w sposób lekceważący dla mandanta. Problem jest o tyle groźny, że często dotyczy napraw, które udokumentowane są opodatkowaną dla państwa fakturą. Jak ministerstwo mogłoby rozwiązać ten problem?

9. Czy ministerstwo nie widzi możliwości ograniczenia liczby spraw sądowych poprzez podniesienie odsetek naliczanych za zwłokę w zapłacie należnego odszkodowania? Rozwiązanie to dotykałoby tylko płatników, dla których wyrok sądu byłby niekorzystny. Dodatkowo urealniłoby kwestię przeciwdziałania utracie wartości zasądanego odszkodowania, która obecnie jest istotnym problemem w dochodzeniu roszczenia.

10. Czy ministerstwo widzi coś złego w tym, że biegły zakłada działalność gospodarczą w dowolnej formie, np. spółki z o.o., i za jej pomocą fakturuje wykonywane przez siebie opinie dla sądu?

11. Czy ministerstwo lub prezesi sądów okręgowych mają narzędzia – a jeśli tak, to jakie konkretnie – umożliwiające podnoszenie wiedzy biegłych, np. poprzez nakaz uczestnictwa w szkoleniach lub ich organizowania?

12. Jakie jest stanowisko ministra w zakresie oceny sytuacji, gdy na etapie postępowania sądowego strona pozwana, np. towarzystwo ubezpieczeniowe, wnosi o wykluczenie określonych biegłych? Nierzadko jest to lista kilkunastu biegłych z danego okręgu, którzy piszą, zdaniem strony pozwanej, stronnicze opinie. Stronniczość ta, zdaniem strony przeciwnej, polega na „braku zadowolającej opinii”, tudzież na fakcie, że biegły jest właścicielem serwisu naprawczego lub byłym pracownikiem ubezpieczalni. Zdarza się, że serwisy,

których właścicielem jest biegły, korzystając ze swoich praw konstytucyjnych, same kierują sprawy na drogę sądową, np. przeciwko niedopłacie odszkodowania. Jednakże równocześnie to właśnie ci biegli posiadają często najlepsze kwalifikacje, jako cenieni specjaliści, a nie teoretycy. Opinie ich bywają więc precyzyjniejsze, a istota problemu jest w nich realnie oceniona. Nie są też podatni na wymuszenia w postaci uznawania nielogicznych stwierdzeń rozżalonej strony. Problem dotyczy też biegłych, których wiedza wynika z rzetelnych szkoleń i poszerzania umiejętności, co często przekłada się na dogłębniejsze opinie, czasem droższe, ale też o cechach edukacji technicznej dla stron procesu. Niestety, naraża ich to na ataki, co w przypadku towarzystw ubezpieczeniowych ma charakter ogólnopolski. Dodatkowo, jako że towarzystwa ubezpieczeniowe są stale pozywane w Polsce, ich uporczywe wnioski o wyłączenie biegłych sprawiają sporo problemów samym sędziom, stawiając ich w trudnej sytuacji. Co istotne, biegli, o których wyłączenie strona wnosi, otrzymują nominacje na kolejne kadencje, a więc w ocenie sądu okręgowego pracują bez zarzutu. Niestety, w sądach rejonowych są oczerniani i pozbawiani zleceń, a przede wszystkim odnosi się wrażenie, że lepiej być biegłym ugodowym wobec silniejszej strony. Sytuacja ta powoduje, że czas oczekiwania na opinie jeszcze bardziej się wydłuża, a dodatkowo jakość opinii ubożeje, co często krytykują media. Pytanie uzupełniające brzmi: w jaki sposób, zdaniem ministerstwa, należy dyscyplinować adwokatów nadużywających wniosków o wyłączenie biegłych oraz czy w świetle prawa wyłączenie biegłego nie powinno być tak samo umotywowane jak wyłączenie sędziego? Skoro bowiem biegły jest na liście biegłych sądowych, to czy nie oznacza to, że jednocześnie nadużyciem jest wniosek o jego wyłączenie? Co w takiej sytuacji powinien zrobić dany sędzia sądu rejonowego?

13. Kiedy nastąpi formalne uregulowanie rodzaju kosztów dodatkowych, jakie może ponosić biegły przy pisaniu opinii?

14. Czy możliwe jest niezlecenie referendarzom sądowym weryfikowania czasu pracy, jaki poświęca biegły na analizę konkretnego problemu – referendarzom, którzy nie mają, poza przygotowaniem prawniczym, żadnej praktyki sądowo-procesowej? Referendarze stwierdzają czasem, że analiza danego problemu „powinna zająć biegłemu x czasu”, bo „inni biegli” taki czas wykazują. Jak wiadomo, sprawa sprawie nierówna, a sąd analizuje np. spory cywilne, techniczne, medyczne. Jak więc referendarz, który nie ma praktyki sądowej, może się wypowiadać w kwestiach, w których może orzekać sędzia?

15. Biegli zwracają się z pytaniem, w których sądach rejonowych są największe braki biegłych z zakresu motoryzacji, by mogli przekazać te dane swoim kolegom, którzy zgłoszą się z mniej obciążonych rejonów.

16. Czy reforma informatyczna sądów przewiduje utworzenie kont dla biegłych? Pozwoliłoby to przesyłać zlecenia w formie elektronicznej, elektronicznie odbierać wykonane opinie oraz mieć podgląd na obciążenie biegłych, jak też czas oczekiwania na opinię. Dodatkowo znacznie skróciłoby to czas wysyłki oraz jej koszty.

17. Czy obecnie trwają jakiegokolwiek prace nad uregulowaniem kwestii dotyczących kancelarii odszkodowawczych?

18. Czy Ministerstwo Sprawiedliwości widzi potrzebę utworzenia opracowania w zakresie standardów wykonywania opinii z dziedziny motoryzacji oraz, osobno, standardów właściwego procesu likwidacji szkód komunikacyjnych, jak sugerują środowiska sędziowskie?

19. Czy Ministerstwo Sprawiedliwości przychyliła się do pomysłu, jaki padł na posiedzeniu Parlamentarnego Zespołu ds. Ubezpieczeń i Odszkodowań, aby praca likwidatora szkód komunikacyjnych i tzw. mobilnych ekspertów, opisujących zakresy uszkodzeń, wymagała licencji i egzaminu KNF, podobnie jak ma to miejsce w przypadku agenta ubezpieczeniowego, który w równym stopniu decyduje o sprawach majątkowych obywateli?

20. Czy Ministerstwu Sprawiedliwości znany jest problem sztucznego kreowania przez towarzystwa ubezpieczeniowe stawek najmu pojazdów zastępczych, które potem są wskazywane poszkodowanym z OC jako nieprzekraczalne? Według otrzymanych relacji problem polega na obniżaniu oficjalnych stawek za pojazdy zastępcze, do której to stawki sądy powszechne zazwyczaj korygują odszkodowania, poprzez zawieranie różnego rodzaju niejawnych porozumień. Porozumienia te wyrównują danej wypożyczalni stawkę do wyższej niż ta przedstawiana oficjalnie, chociażby poprzez osobne opłacanie kosztów w postaci ubezpieczenia pojazdu, kaucji, ryzyk dodatkowych czy ewentualnych udziałów własnych, przez co zaburzony zostaje realny rynek najmu. Tym samym dochodzi do absurdalnych sytuacji, w których mimo że pojazdy, koszty ich obsługi, ubezpieczeń, pensje personelu itd. w ciągu ostatnich 3 lat bardzo mocno podrożały, to stawki najmu bardzo mocno się obniżyły. Co istotne, za stawki wskazywane w propozycjach ubezpieczalni ze szkód OC zazwyczaj nie można wynająć pojazdu w tej samej wypożyczalni. Realnie więc są one istotnie wyższe, co krzywdzi uczciwych przedsiębiorców oraz poszkodowanych nienależących do kręgu porozumienia.