



HOLOWANIA I SPRZĄTANIA

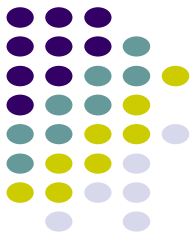


POWYPADKOWE



Łukasz Orzychowski
Specjalista PIM

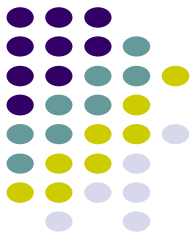
HOLOWANIA



Poszkodowany ma możliwości:

- skorzystać ze swojego pakietu assistance (jednocześnie traci on możliwość skorzystania z tego typu zabezpieczenia np. podczas awarii pojazdu). Te pakiety są dość mocno ograniczone np. ilością holowanych kilometrów, zaznaczyć jednak należy iż jest to koszt, który ponosi poszkodowany, a nie sprawca zdarzenia,
- skorzystać z pakietu assistance sprawcy zdarzenia (część ubezpieczycieli odmawia wykonania usługi holowania ze względu na brak możliwości ustalenia sprawstwa zdarzenia),
- skorzystać z wolnorynkowej usługi pomocy drogowej z przyjęciem na siebie ryzyka, iż ubezpieczyciel nie pokryje w 100% roszczenia wynikającego z faktury, usługa gotówkowa.
- skorzystać z wolnorynkowej usługi pomocy drogowej w oparciu o umowę przeniesienia wierzytelności, usługa bezgotówkowa, ryzyko niepełnego rozliczenia ponosi podmiot wykonujący usługę.

Problematyka stawek



- tzw. stawki assistance - są to stawki, które TU „wynegocjowały” z asystorami systemu assistance, którzy dalej podzlecają te usługi firmom holującymi zarabiając na tym pośrednictwie. Stawki te rządzą się innymi prawami niż stawki rynkowe: są one niższe od powszechnie stosowanych na rynku w zamian za to asystor zapewnia zlecenia,
- stawki rynkowe – górna wysokość tej stawki określona jest przez Ministra Finansów i dotyczy ona usługi usunięcia pojazdu z drogi bez dodatkowych utrudnień (np. wyciąganie z rowu, stawiania na koła po dachowaniu itp.),
- stawki assistance wahają się w granicach od 110 zł netto do 130 zł netto i od 10 lat nie ulegają znacznym zmianom, natomiast stawka ministerialna wynosi w tym roku około 380 zł netto.

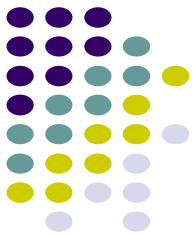
Problematyka stawek c.d.



- TU zwracając koszty holowania podmiotom, które z nimi nie współpracują kwestionują stawkę ministerialną powołując się na stawki umowne z assistance lub średniorynkowe nie podając źródeł wyliczenia takiej stawki.
- podobna sytuacja ma miejsce podczas procesu wyliczenia stawek za holowanie przez biegłych sądowych, którzy analizując rynek nie przeprowadzają szczegółowej analizy parku maszyn danej firmy ograniczając swoje zapytania to stawki za ryczałt.



Ilość holowań w ramach jednej szkody z OC

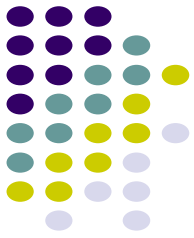


- Przepisy nie precyzują tego zagadnienia, należy kierować się zasadą tzw. normalnego następstwa szkody,
- Drugie holowanie np.:
miejsce postoj
uszkodzonego pojazdu ->
ASO
- Trzecie holowanie: ASO ->
stacja diagnostyczna ->
ASO.



Sprzątania powypadkowe

PIM
POLSKA IZBA MOTORYZACJI



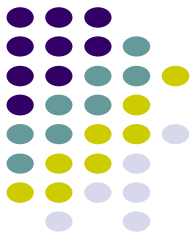
Sprzątania powypadkowe



- Odmowa wypłaty odszkodowania za posprzątanie 20 ton cementu z drogi powiatowej. Uzasadnienie: sprzątanie dróg jest ustawowym obowiązkiem zarządcy drogi



Sprzątania powypadkowe

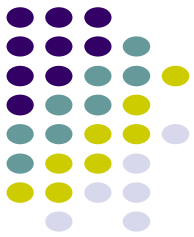


Jedną z przyczyn narastania tego problemu w przyszłości:

*Dokument wydany przez Komendanta Głównego PSP pt.
Zasady postępowania jednostek ochrony przeciwpożarowej
w związku ze zdarzeniami na drogach.*

Komentarz: straż pożarna jest służbą ratowniczą, a nie służbą od sprzątania dróg.

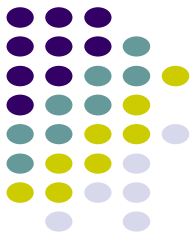
Sprzątania powypadkowe



Najczęstsze przyczyny odmowy zwrotu kosztów dla zarządców dróg ze strony TU:

- Sprzątanie dróg jest ustawowym obowiązkiem zarządcy drogi,
- Sprzątanie po wypadkach ma charakter zanieczyszczenia środowiska, za które ubezpieczyciel nie odpowiada,
- Ubezpieczyciel odpowiada tylko za normalne następstwa szkody,
- Zanieczyszczenie drogi spowodowane wypadkiem nie ma charakteru szkody na mieniu.

Sprzątania powypadkowe



Sytuacja prawna:

- Ustawa o odpadach, zasada: „zanieczyszczający płaci”,
- Odpowiedź na interpelację nr 14975, która jasno określa kto odpowiada za odpady po wypadku – jest nim sprawca.

!!! TU zwracają koszty usuwania skutków zdarzeń drogowych podmiotom, które współpracują z nimi w ramach usług assistance !!!



Dziękuję za uwagę

