

RADA PROGRAMOWA: PROF. WOJCIECH BIEŃKOWSKI (UCZELNIA ŁAZARSKIEGO), DR. PRZEMYSŁAW GRAJEWSKI VEL ŻURAWSKI (UNIwersYTET ŁÓDZKI), DR. HAB. JAN KŁOS (KATOLICKI UNIwersYTET LUBELSKI), PROF. DOMINIKA MAISON (UNIwersYTET WARSZAWSKI), PROF. WITOLD KWAŚNICKI (UNIwersYTET WROCLAWSKI), MARCIN PIASECKI (GREMI MEDIA), PROF. ZBIGNIEW RAU (UNIwersYTET ŁÓDZKI), PROF. BOGDAN SZLACHTA (UNIwersYTET JAGIELLOŃSKI),

ZARZĄD: TOMASZ WRÓBLEWSKI – PREZES, Cezary KĄZMIERCZAK – CZŁONEK ZARZĄDU.

RAPORT WEI

WYNIKI OKRĄGŁEGO STOŁU

**– NAGŁY WZROST SKŁADEK Z TYTUŁU UBEZPIECZENIA OC POSIADACZY
POJAZDÓW MECHANICZNYCH**



Styczeń 2017

RADA PROGRAMOWA: PROF. WOJCIECH BIEŃKOWSKI (UCZELNIA ŁAZARSKIEGO), DR. PRZEMYSŁAW GRAJEWSKI VEL ŻURAWSKI (UNIwersYTET ŁÓDZKI), DR. HAB. JAN KŁOS (KATOLICKI UNIwersYTET LUBELSKI), PROF. DOMINIKA MAISON (UNIwersYTET WARSZAWSKI), PROF. WITOLD KWAŚNICKI (UNIwersYTET WROCLAWSKI), MARCIN PIASECKI (GREMI MEDIA), PROF. ZBIGNIEW RAU (UNIwersYTET ŁÓDZKI), PROF. BOGDAN SZLACHTA (UNIwersYTET JAGIELLOŃSKI),

ZARZĄD: TOMASZ WRÓBLEWSKI – PREZES, Cezary KĄZMIERCZAK – CZŁONEK ZARZĄDU.

W dniu 4 stycznia 2017 roku, w siedzibie WEI w Warszawie, odbyło się spotkanie w ramach Okrągłego Stołu zorganizowanego z inicjatywy Posła Adama Abramowicza, Przewodniczącego Zespołu na rzecz Wspierania Przedsiębiorczości i Patriotyzmu Ekonomicznego, przez Warsaw Enterprise Institute. Spotkanie było kontynuacją debaty sejmowej w ramach Zespołu, która miała miejsce w dniu 14 grudnia 2016 roku.

Spotkaniu przewodniczył Poseł Adam Abramowicz a wzięli w nim udział przedstawiciele Komisji Nadzoru Finansowego, Rzecznika Finansowego, Polskiej Izby Ubezpieczeń, Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, Polskiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, Polskiej Izby Doradców i Pośredników Odszkodowawczych, eksperci WEI i przedstawiciele rynku ubezpieczeń.

Celem Okrągłego Stołu było zebranie propozycji rozwiązania problemu związanego z nagłym wzrostem składek z tytułu obowiązkowego OC posiadaczy pojazdów mechanicznych od przedstawicieli przedsiębiorców, organizacji i podmiotów funkcjonujących na polskim rynku ubezpieczeniowym, w celu ich późniejszej analizy w ramach Zespołu na rzecz Wspierania Przedsiębiorczości i Patriotyzmu Ekonomicznego.

Po zakończeniu obrad Okrągłego Stołu projekt Raportu został rozesłany do jego uczestników. Większość uczestników Okrągłego Stołu nie zgłosiła uwag do treści projektu Raportu, natomiast trzy podmioty wystosowały dodatkowe wystąpienia, w których wskazały, z jakimi zaproponowanymi rozwiązaniami się zgadzają a wobec których wyrażają stanowisko przeciwne.¹ Z uwagi na wskazany wyżej cel Raportu, do Raportu nie wprowadzono bezpośrednich stanowisk interesariuszy przekazanych po zamknięciu Okrągłego Stołu. Raport zawiera jedynie propozycje rozwiązań jakie zostały zaprezentowane przez uczestników Okrągłego Stołu, których bezpośrednim lub pośrednim celem jest ograniczenie nagłego wzrostu składek z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Niezależnie, stanowiska i dodatkowe wystąpienia przekazane WEI po zakończeniu obrad Okrągłego Stołu zostaną przedstawione Zespołowi na rzecz Wspierania Przedsiębiorczości i Patriotyzmu Ekonomicznego.

¹ Stanowisko z dnia 20 stycznia 2016 r. Polskiej Izby Doradców i Pośredników Odszkodowawczych w przedmiocie propozycji przedstawionych w Raporcie WEI, Pismo z dnia 23 stycznia 2017 r. Polskiej Izby Ubezpieczeń (PIU 81/2017), Opinia Rzecznika Finansowego do propozycji przedstawionych w Raporcie WEI.

RADA PROGRAMOWA: PROF. WOJCIECH BIEŃKOWSKI (UCZELNIA ŁAZARSKIEGO), DR. PRZEMYSŁAW GRAJEWSKI VEL ŻURAWSKI (UNIwersYTET ŁÓDZKI), DR. HAB. JAN KŁOS (KATOLICKI UNIwersYTET LUBELSKI), PROF. DOMINIKA MAISON (UNIwersYTET WARSZAWSKI), PROF. WITOLD KWAŚNICKI (UNIwersYTET WROCLAWSKI), MARCIN PIASECKI (GREMI MEDIA), PROF. ZBIGNIEW RAU (UNIwersYTET ŁÓDZKI), PROF. BOGDAN SZLACHTA (UNIwersYTET JAGIELLOŃSKI),

ZARZĄD: TOMASZ WRÓBLEWSKI – PREZES, Cezary KĄZMIERCZAK – CZŁONEK ZARZĄDU.

I. Otoczenie rynkowe.

Z perspektywy przedsiębiorców, wzrost cen składek za OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest niezrozumiały i nie koresponduje z sytuacją rynkową i brakiem inflacji. W szczególności niezrozumiałe są nagłe i skokowe podwyżki składek oraz zapowiadane utrzymanie tego trendu w kolejnych latach.

Jak podaje serwis bankier.pl:

„Według danych rankomat.pl: w czerwcu tego roku średnia najniższa cena OC była o 46,04% wyższa w stosunku do średniej najniższej ceny OC z czerwca ubiegłego roku.

W kwietniu 2015 wprowadzono wytyczne Komisji Nadzoru Finansowego (KNF), które miały podnieść jakość likwidacji szkód. Ubezpieczyciele zastosowali się do wskazówek KNF, ale nie zareagowali od razu podwyżką składki za obowiązkową polisę (w ciągu 6 miesięcy średnie ceny OC wzrosły zaledwie o ok. 2,5%);

Składki poszły w górę dopiero po wrześniowym apelu KNF o naliczanie cen adekwatnie do wysokości odszkodowań (w październiku średnia składka OC była wyższa o ponad 10% w stosunku do września);

2015 rok przyniósł największą stratę na rynku OC w historii. Według raportu Polskiej Izby Ubezpieczeń (Wyniki rynku ubezpieczeń po IV kw. 2015 r.) strata techniczna wyniosła ponad mld złotych. Przyczyniły się do niej wytyczne KNF i duży wzrost wypłat ze szkód osobowych;

Wprowadzenie podatku bankowego (luty 2016) również wpłynęło na podwyżkę cen OC;

Z początkiem 2016 roku ceny wzrosły o ponad 20% w stosunku do stycznia 2015 r.;

Największe podwyżki nastąpiły jednak dopiero w ciągu ostatnich dwóch miesięcy (maj, czerwiec 2016) – obecnie płacimy średnio ponad 46% więcej za OC niż w ubiegłym roku.”

Co to oznacza dla Kowalskiego? Teoretycznie standard napraw szkód OC powinien wzrosnąć, ale za ubezpieczenie pojazdu zapłaci już nie o kilka, ale kilkadziesiąt procent drożej.”²

Jednocześnie, jak wynika z danych przedstawianych przez ubezpieczycieli podczas Okrągłego Stołu, w 2015 roku ubezpieczyciele oferujący na polskim rynku obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, którzy podlegają obowiązkowi przekazywania sprawozdań do Komisji Nadzoru Finansowego:

- uzyskali 6.730 mln PLN składek,
- ponieśli 6.128 mln PLN kosztów odszkodowań i świadczeń, co daje 91% współczynnika szkodowości.

² Źródło bankier.pl z dnia 8 lipca 2016, dostęp z dnia 10 stycznia 2017 roku.

RADA PROGRAMOWA: PROF. WOJCIECH BIEŃKOWSKI (UCZELNIA ŁAZARSKIEGO), DR. PRZEMYSŁAW GRAJEWSKI VEL ŻURAWSKI (UNIwersYTET ŁÓDZKI), DR. HAB. JAN KŁOS (KATOLICKI UNIwersYTET LUBELSKI), PROF. DOMINIKA MAISON (UNIwersYTET WARSZAWSKI), PROF. WITOLD KWAŚNICKI (UNIwersYTET WROCLAWSKI), MARCIN PIASECKI (GREMI MEDIA), PROF. ZBIGNIEW RAU (UNIwersYTET ŁÓDZKI), PROF. BOGDAN SZLACHTA (UNIwersYTET JAGIELLOŃSKI),

ZARZĄD: TOMASZ WRÓBLEWSKI – PREZES, CEZARY KAŻMIERCZAK – CZŁONEK ZARZĄDU.

Przedstawiciele Polskiej Izby Ubezpieczeń, występując w imieniu ubezpieczycieli działających na polskim rynku wskazywali także, że zbierają składkę z tytułu 12-miesięcznej ochrony ubezpieczeniowej, ale w jej ramach pokrywają także te odszkodowania i świadczenia, które będą należne w przyszłości, po zakończeniu 12-miesięcznego okresu ubezpieczenia. W niektórych wypadkach, z bieżąco zbieranej składki pokrywane są także te roszczenia, które nie były nigdy brane pod uwagę przy kalkulacji składki ubezpieczeniowej (zadośćuczynienia za śmierć osoby bliskiej, która nastąpiła przed 3 sierpnia 2008 r.).

Inni przedstawiciele i eksperci rynku ubezpieczeń wskazywali także, że kolejno, z uwagi na wydłużenie terminów przedawnienia roszczeń nieprzedawnionych (od 10 sierpnia 2007 roku) ubezpieczyciele są zobowiązani do pokrywania roszczeń do:

- 3 lat wstecz, w przypadku szkód majątkowych,
- 10 lat wstecz, w przypadku dużej części szkód osobowych, albo
- 20 lat wstecz, w przypadku pozostałej części szkód osobowych,
- >50 lat wstecz, w przypadku rent.

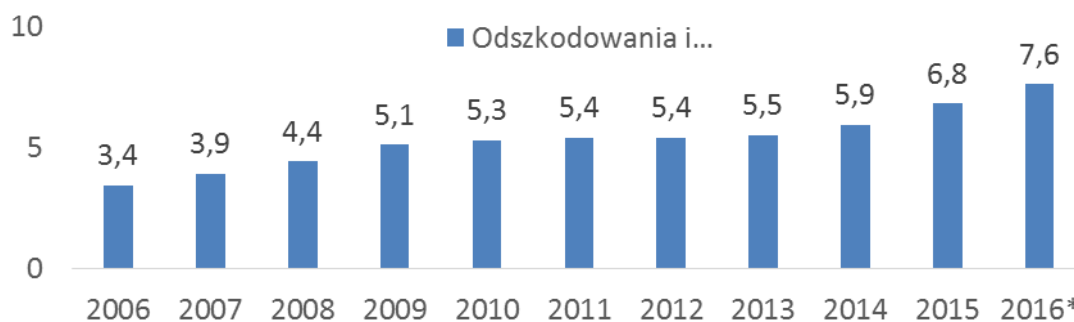
Podczas spotkania, przedstawiciele i eksperci polskiego rynku ubezpieczeń omawiając przyczyny i możliwe działania, jakie mogą zostać podjęte w celu ograniczenia wzrostu składek z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wskazywali także na:

- stale rosnące koszty napraw samochodów (droższą robocizną, nowocześniejsze auta, które generują większe koszty napraw);
- droższe procedury medyczne w przypadku poszkodowanych w wypadkach;
- rosnące dochody społeczeństwa, które stanowią podstawę do obliczania wysokości rent wyrównawczych i na zwiększone potrzeby;
- konieczność uwzględniania podatku VAT nie tylko przy naprawach rzeczywistych ale także przy kosztorysowych (od 2007 roku, efekt orzecznictwa SN);
- wprowadzenie od 3 sierpnia 2008 roku do Kodeksu cywilnego art. 446 § 4, który umożliwił dochodzenie zadośćuczynienia za śmierć osoby bliskiej;
- linię orzecniczą sądów od 2011 roku akceptującą kierowanie roszczeń pozwalających na dochodzenie zadośćuczynienia za „zerwane więzi rodzinne” traktowane jako dobro osobiste na podstawie art. 448 Kodeksu cywilnego;
- wprowadzenie wytycznych Komisji Nadzoru Finansowego w zakresie likwidacji szkód podnoszące w istotnym stopniu koszty prowadzenia działalności ubezpieczeniowej przez ubezpieczycieli.

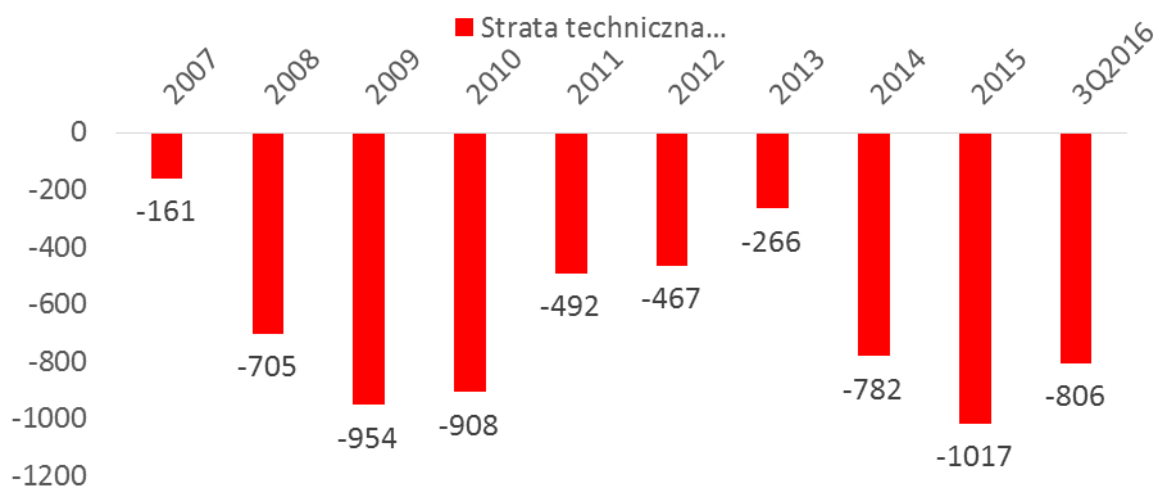
RADA PROGRAMOWA: PROF. WOJCIECH BIEŃKOWSKI (UCZELNIA ŁAZARSKIEGO), DR. PRZEMYSŁAW GRAJEWSKI VEL ŻURAWSKI (UNIwersYTET ŁÓDZKI), DR. HAB. JAN KŁOS (KATOLICKI UNIwersYTET LUBELSKI), PROF. DOMINIKA MAISON (UNIwersYTET WARSZAWSKI), PROF. WITOLD KWAŚNICKI (UNIwersYTET WROCŁAWSKI), MARCIN PIASECKI (GREMI MEDIA), PROF. ZBIGNIEW RAU (UNIwersYTET ŁÓDZKI), PROF. BOGDAN SZLACHTA (UNIwersYTET JAGIELLOŃSKI),

ZARZĄD: TOMASZ WRÓBLEWSKI – PREZES, Cezary KĄZMIERCZAK – CZŁONEK ZARZĄDU.

Powyższe, zdaniem ubezpieczycieli, przełożyło się na wzrost wypłacanych odszkodowań w następujący sposób:



oraz na stratę techniczną ubezpieczycieli w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych od 2007 roku (wartości podane są w milionach złotych):



Przedstawiciele Komisji Nadzoru Finansowego, podczas dyskusji na temat sposobu ustalania wysokości składek, poza koniecznością stosowania, przy ustalaniu taryf składek ubezpieczeniowych przez ubezpieczycieli, art. 33 Ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej, wskazywali również na konieczność uwzględniania przepisów prawa w zakresie gospodarki finansowej. W szczególności, zwracali uwagę na przepisy dotyczące:

- wymogów dotyczących wypłacalności,
- zasad tworzenia i wartości rezerw techniczno-ubezpieczeniowych dla celów wypłacalności,
- zasad tworzenia i wysokości rezerw techniczno-ubezpieczeniowych dla celów rachunkowości, aktywów, wysokości dopuszczonych środków własnych.

Przedstawiciele Komisji Nadzoru Finansowego oraz Polskiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych („PBUK”) wskazywali także na orzecznictwo Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, z którego wynika

RADA PROGRAMOWA: PROF. WOJCIECH BIEŃKOWSKI (UCZELNIA ŁAZARSKIEGO), DR. PRZEMYSŁAW GRAJEWSKI VEL ŻURAWSKI (UNIwersYTET ŁÓDZKI), DR. HAB. JAN KŁOS (KATOLICKI UNIwersYTET LUBELSKI), PROF. DOMINIKA MAISON (UNIwersYTET WARSZAWSKI), PROF. WITOLD KWAŚNICKI (UNIwersYTET WROCLAWSKI), MARCIN PIASECKI (GREMI MEDIA), PROF. ZBIGNIEW RAU (UNIwersYTET ŁÓDZKI), PROF. BOGDAN SZLACHTA (UNIwersYTET JAGIELLOŃSKI),

ZARZĄD: TOMASZ WRÓBLEWSKI – PREZES, CEZARY KAŻMIERCZAK – CZŁONEK ZARZĄDU.

brak możliwości odgórnego wpływania przez państwo na wysokość składek z tytułu umowy ubezpieczenia, pozostawiając tym samym możliwość jej ustalania wyłącznie podmiotom świadczącym ochronę ubezpieczeniową.

Przedstawiciele Rzecznika Finansowego podkreślali, że od wielu już lat składki z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych były ustalane na zbyt niskim poziomie oraz, że należy większą uwagę przyłożyć do indywidualizowania składek z tego tytułu.

RADA PROGRAMOWA: PROF. WOJCIECH BIEŃKOWSKI (UCZELNIA ŁAZARSKIEGO), DR. PRZEMYSŁAW GRAJEWSKI VEL ŻURAWSKI (UNIwersYTET ŁÓDZKI), DR. HAB. JAN KŁOS (KATOLICKI UNIwersYTET LUBELSKI), PROF. DOMINIKA MAISON (UNIwersYTET WARSZAWSKI), PROF. WITOLD KWAŚNICKI (UNIwersYTET WROCLAWSKI), MARCIN PIASECKI (GREMI MEDIA), PROF. ZBIGNIEW RAU (UNIwersYTET ŁÓDZKI), PROF. BOGDAN SZLACHTA (UNIwersYTET JAGIELLOŃSKI),

ZARZĄD: TOMASZ WRÓBLEWSKI – PREZES, Cezary KĄZMIERCZAK – CZŁONEK ZARZĄDU.

II. Propozycje działań, które mogą zahamować wzrost składek z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Mając na uwadze diskutowane przyczyny wzrostu składek oraz konieczność ich ograniczenia, zebrani na posiedzeniu Okrągłego Stołu przedstawili propozycje działań, które, ich zdaniem, mogą bezpośrednio lub pośrednio wpłynąć na zahamowanie wzrostu składek. Niezależnie od różnych punktów widzenia osób prezentujących rozwiązania (zarówno podczas obrad jak i w ramach przedstawionych prezentacji), po zapoznaniu się z nimi można wskazać na kilka propozycji wspólnych dla wszystkich lub dla większości zebranych a także na kierunki sugerowanych przez nich działań.

1) Przewidywalność składek i świadczeń

Co do zasady, nie budziło wątpliwości zebranych³, że konieczne jest przyjęcie długofalowej polityki, która doprowadzi do zapewnienia stabilności i „przewidywalności” na rynku obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych. Niezmiernie istotne jest bowiem, żeby poszkodowany wiedział w jakiej wysokości może przysługiwać mu odszkodowanie / świadczenie bez konieczności rozpoczynania drogi sądowej i aby wysokość wypłacanych świadczeń była określana w oparciu o z góry wiadome poszkodowanemu przesłanki a nie w oparciu o okoliczności czy standardy właściwe dla danego rejonu lub ubezpieczyciela. Takie rozwiązania przyjęto z powodzeniem w wielu państwach Unii Europejskiej.

W tym zakresie wskazywano jednak, że obliczanie wysokości należnych świadczeń nie powinno następować w sposób uproszczony a pewność i przewidywalność świadczeń powinna wywodzić się z szeregu przesłanek, które obliczenie takie umożliwią w każdym lub w znaczącej większości stanów faktycznych. Zatem, jakkolwiek mechanizm w tym zakresie powinien być na tyle złożony, aby umożliwić w najwyższym stopniu zindywidualizowanie poniesionej krzywdy przez poszkodowanego. Jednocześnie, zwracano uwagę, że ewentualne rozwiązania w tym zakresie nie mogą ograniczać w żaden sposób konstytucyjnego prawa jednostki do sądu, dlatego też, należy utrzymać możliwość oceny decyzji ubezpieczyciela przez niezawisły sąd w każdym indywidualnym przypadku.

Jednocześnie, w kontekście sytuacji dotyczącej zgodnego z prawem sposobu obliczania składek, równie istotne jest, żeby ubezpieczyciel mógł skalkulować ryzyko w opracji o przewidywalne kryteria. PIU postulowało przy tym standaryzację zadośćuczynień z tytułu uszczerbku na zdrowiu oraz tych związanych ze śmiercią osoby bliskiej.

2) Ustawowa definicja „najbliższego członka rodziny”

³ Chociaż takie stanowisko nie zostało wyrażone podczas obrad Okrągłego Stołu, Polska Izba Doradców i Pośredników Odszkodowawczych wyraziła sprzeciw przygotowania i wdrożenia standardów dotyczących zadośćuczynień.

RADA PROGRAMOWA: PROF. WOJCIECH BIEŃKOWSKI (UCZELNIA ŁAZARSKIEGO), DR. PRZEMYSŁAW GRAJEWSKI VEL ŻURAWSKI (UNIwersYTET ŁÓDZKI), DR. HAB. JAN KŁOS (KATOLICKI UNIwersYTET LUBELSKI), PROF. DOMINIKA MAISON (UNIwersYTET WARSZAWSKI), PROF. WITOLD KWAŚNICKI (UNIwersYTET WROCLAWSKI), MARCIN PIASECKI (GREMI MEDIA), PROF. ZBIGNIEW RAU (UNIwersYTET ŁÓDZKI), PROF. BOGDAN SZLACHTA (UNIwersYTET JAGIELLOŃSKI),

ZARZĄD: TOMASZ WRÓBLEWSKI – PREZES, Cezary KĄZMIERCZAK – CZŁONEK ZARZĄDU.

Zebrani zasadniczo zgodzili się także⁴, że rozwiązaniem mogącym wyeliminować niepewność co do kręgu osób uprawnionych i zróżnicowanie w tym zakresie orzecznictwa byłoby także wprowadzenie definicji najbliższego członka rodziny – ustawowe i jednoznaczne wskazanie kręgu osób uprawnionych do dochodzenia zadośćuczynienia w oparciu o art. 446 § 4 k.c. Wskazano tutaj na możliwość wykorzystania analiz Urzędu Komisji Nadzoru Finansowego w zakresie prowadzonych prac tzw. Forum Zadośćuczynień.

3) Indywidualizacja składek

Uznano za słuszne dążenie do indywidualizacji składek dla tzw. „bezpiecznych” i „niebezpiecznych” kierowców. Obecni nie mieli wątpliwości, że w realizacji tego celu mogą pomóc najnowsze zdobycze techniki, w tym rozwiązania telemetryczne oraz upowszechnienie systemu *bonus malus*. PIU postulowało także dostęp ubezpieczycieli do Centralnej Ewidencji Kierowców („CEK”) i wskazywało, że umożliwi to lepszą ocenę ryzyka uwzględniającą punkty karne i mandaty nałożone na danego kierowcę w kalkulacji składki.

4) Podjęcie działań zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenia ilości wypadków drogowych

W tym zakresie zgłoszono następujące postulaty:

- zasadność przywrócenia fotoradarów;
- wykorzystanie doświadczeń z gromadzenia i udostępniania przez UFG "historii szkodowości" posiadacza pojazdu lub kierującego pojazdem;
- działania edukacyjne - włączenie zasad bezpieczeństwa na drogach do programów edukacyjnych;
- kontrolę i eliminowanie z ruchu pojazdów zagrażających bezpieczeństwu uczestników ruchu drogowego (składane "wieloelementowe" pojazdy powypadkowe, cztero-ślady itp.);
- prowadzenie napraw zgodnie z technologią producenta w legalnie działających profesjonalnych warsztatach;
- wykorzystanie na szerszą skalę monitoringu stylu jazdy poprzez zamontowanie w pojazdach specjalnego urządzenia lub aplikacji na telefonie.

5) Wyłączenie możliwości dochodzenia roszczeń historycznych

Przedstawiciele PIU i UFG podkreślali, że istotne z punktu widzenia zahamowania wzrostu składek z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest także wyłączenie możliwości dochodzenia zadośćuczynień za tzw. „stare szkody” na podstawie

⁴ Rzecznik Finansowy w swojej opinii przedstawionej po zamknięciu obrad Okrągłego Stołu wyraził sprzeciw wobec propozycji wprowadzenia ustawowej definicji „najbliższego członka rodziny”.

RADA PROGRAMOWA: PROF. WOJCIECH BIEŃKOWSKI (UCZELNIA ŁAZARSKIEGO), DR. PRZEMYSŁAW GRAJEWSKI VEL ŻURAWSKI (UNIwersYTET ŁÓDZKI), DR. HAB. JAN KŁOS (KATOLICKI UNIwersYTET LUBELSKI), PROF. DOMINIKA MAISON (UNIwersYTET WARSZAWSKI), PROF. WITOLD KWAŚNICKI (UNIwersYTET WROCLAWSKI), MARCIN PIASECKI (GREMI MEDIA), PROF. ZBIGNIEW RAU (UNIwersYTET ŁÓDZKI), PROF. BOGDAN SZLACHTA (UNIwersYTET JAGIELLOŃSKI),

ZARZĄD: TOMASZ WRÓBLEWSKI – PREZES, Cezary KAŻMIERCZAK – CZŁONEK ZARZĄDU.

nowych interpretacji przepisów i „kreacji” nowych roszczeń do „starych szkód” na podstawie orzecznictwa sądów. Takie zjawisko, zdaniem PIU i UFG obciąża bowiem kierowców płacących dzisiaj składki skutkami zdarzeń, jakie miały miejsce nawet dwadzieścia lat temu, a za które posiadacze pojazdów nie zapłacili składek. Przeciwko takiemu rozwiązaniu wypowiedzieli się przedstawiciele Rzecznika Finansowego oraz Polskiej Izby Doradców i Pośredników Odszkodowawczych.

6) Zapobieganie niekontrolowanemu, przekładającemu się wprost na składkę, wzrostowi wypłat świadczeń – propozycje UFG

UFG wskazywało ponadto na konieczność podjęcia działań, które uniemożliwią dalszy, niekontrolowany wzrost wypłacanych kwot z tytułu obowiązkowych ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, w tym w szczególności:

- niedopuszczenie do wprowadzenia zmian ustawowych umożliwiających tzw. "wypłaty ponad limity sum gwarancyjnych" czyli obciążanie świadczeniami z tytułu szkód osobowych z końca lat 90-tych i początku XXI wieku tych ubezpieczycieli, którzy spełniając świadczenie z ówczesnej umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych wypłacili całość ówczesnej sumy gwarancyjnej (w wysokości określonej ustawowo i odpowiadającej składce opłaconej przez ówczesnego ubezpieczonego);
- zmianę przepisów prawa polegającą na wyłączeniu możliwości dochodzenia na swoją rzecz zadośćuczynień za własną krzywdę przez członków rodzin osób ciężko poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych, z tytułu uczestnictwa członka rodziny w cierpieniu i niepełnosprawności osoby poszkodowanej w wypadku;
- zmianę przepisów prawa polegającą na wyłączeniu refundacji roszczeń poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych w zakresie kosztów leczenia w placówkach prywatnych, jeśli byłby możliwe uzyskanie świadczeń medycznych i rehabilitacyjnych w placówkach leczenia otwartego;
- wstrzymanie prac prowadzonych obecnie w Ministerstwie Zdrowia nad wprowadzeniem nowej formy "podatku Religi", tj. procentowego odpisu od składki z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, jako ryczałtu płaconego przez ubezpieczycieli na rzecz NFZ z tytułu leczenia ofiar wypadków;
- istotne ograniczenie wypłat świadczeń na rzecz pasażerów pojazdów prowadzonych przez osoby pod wpływem alkoholu (a także pod wpływem narkotyków lub dopalaczy), zwłaszcza w przypadkach, w których pasażerowi pili alkohol lub zażywali środki odurzające z późniejszymi sprawcami wypadków;
- ograniczenie wypłat na rzecz pasażerów, którzy zdecydowali się na jazdę z kierującymi nie posiadającymi uprawnień do prowadzenia danego pojazdu.

RADA PROGRAMOWA: PROF. WOJCIECH BIEŃKOWSKI (UCZELNIA ŁAZARSKIEGO), DR. PRZEMYSŁAW GRAJEWSKI VEL ŻURAWSKI (UNIwersYTET ŁÓDZKI), DR. HAB. JAN KŁOS (KATOLICKI UNIwersYTET LUBELSKI), PROF. DOMINIKA MAISON (UNIwersYTET WARSZAWSKI), PROF. WITOLD KWAŚNICKI (UNIwersYTET WROCLAWSKI), MARCIN PIASECKI (GREMI MEDIA), PROF. ZBIGNIEW RAU (UNIwersYTET ŁÓDZKI), PROF. BOGDAN SZLACHTA (UNIwersYTET JAGIELLOŃSKI),

ZARZĄD: TOMASZ WRÓBLEWSKI – PREZES, Cezary KĄZMIERCZAK – CZŁONEK ZARZĄDU.

7) Czasowe wyłączenie z ruchu samochodów osobowych i motocykli oraz wprowadzenie ograniczenia podwyżek w składce w danym roku.

Oba powyższe postulaty zostały zgłoszone i omówione przez Rzecznika Finansowego. Czasowe wyłączenie z ruchu samochodów osobowych i motocykli było postulowane w oparciu o obecnie funkcjonujące w przepisach prawa rozwiązanie czasowego wyłączenia z ruchu pojazdów ciężarowych. Wymagane w tym zakresie byłoby wprowadzenie dodatkowych obowiązków dotyczących m.in. zabezpieczenia pojazdu w taki sposób, aby zminimalizować możliwość używania pojazdu oraz ryzyko spowodowania wypadku przez pojazd czasowo wycofany z ruchu. Proponowane jest także wprowadzenie wyjątkowo surowych sankcji za jazdę pojazdem wycofanym czasowo z ruchu. Temu rozwiązaniu sprzeciwiła się PIU.

RADA PROGRAMOWA: PROF. WOJCIECH BIEŃKOWSKI (UCZELNIA ŁAZARSKIEGO), DR. PRZEMYSŁAW GRAJEWSKI VEL ŻURAWSKI (UNIwersYTET ŁÓDZKI), DR. HAB. JAN KŁOS (KATOLICKI UNIwersYTET LUBELSKI), PROF. DOMINIKA MAISON (UNIwersYTET WARSZAWSKI), PROF. WITOLD KWAŚNICKI (UNIwersYTET WROCŁAWSKI), MARCIN PIASECKI (GREMI MEDIA), PROF. ZBIGNIEW RAU (UNIwersYTET ŁÓDZKI), PROF. BOGDAN SZLACHTA (UNIwersYTET JAGIELLOŃSKI),

ZARZĄD: TOMASZ WRÓBLEWSKI – PREZES, Cezary KĄZMIERCZAK – CZŁONEK ZARZĄDU.

Podsumowanie

Z przedstawionych na posiedzeniu prezentacji, stanowisk i opinii, które zostały zebrane w niniejszym raporcie a także uwzględnieniu propozycji przedstawionych po posiedzeniu Okrągłego Stołu wynika, że w celu ograniczenia wzrostu składek z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych należy rozważyć zarówno podjęcie działań o charakterze legislacyjnym jak i wspierającym proces oceny ryzyka u ubezpieczycieli, z korzyścią dla przedsiębiorców oraz innych posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Po analizie przedstawionych propozycji wydaje się, że przedstawiciele różnych środowisk⁵ wyrazili poparcie poglądy dotyczące konieczności określenia jasnych i przewidywalnych zasad przyznawanych zadośćuczynień. Należy zgodzić się z tym, że pozytywnym aspektem wprowadzenia takich przewidywalnych zasad jest wprowadzenie bezpieczeństwa otoczenia rynkowego zarówno z punktu widzenia przedsiębiorców (możliwość długofalowego zaplanowania wydatków, ograniczenia nagłych podwyżek składek), obywateli (uzyskiwanie świadczeń w wysokości uzależnionej od przesłanek weryfikowalnych i obiektywnych, jednocześnie pozwalających na indywidualną ocenę sytuacji), jak i podmiotów działających na rynku finansowym w zakresie pozwalającym na prawidłowe kalkulowanie składek (ubezpieczyciele). Wtórą konsekwencją wprowadzenia takich przejrzystych zasad może być także zmniejszenie ilości spraw sądowych ponieważ ubezpieczyciel zobowiązany będzie do wypłaty określonej wysokości świadczenia w przypadku zajścia określonych okoliczności; przyspieszy to także faktyczną wypłatę tego rodzaju świadczeń. Konstytucyjne gwarancje drogi sądowej będą nadal zapewniały kontrolę prawidłowości zasądzanych świadczeń. Proponowane rozwiązania wymagają wprowadzenia odpowiednich zmian legislacyjnych w powyższym zakresie, co związane jest z koniecznością przygotowania założeń będących podstawą wprowadzenia takich zmian i przygotowanie projektu aktu prawnego w randze ustawy, która określi szczegółowo wskazane ww. kryteria.

Kolejnym wspólnym elementem, który powinien doprowadzić do ograniczenia wzrostu składek jest możliwość stosowania indywidualnych rabatów lub zwyżek w przypadku kierowców „bezpiecznych” i tych niestosujących się do zasad ruchu drogowego. Wśród uczestników Okrągłego Stołu panowała co do zasady zgodność, że także wprowadzenie rozwiązań telemetrycznych oraz innych, wspierających proces oceny ryzyka przez ubezpieczycieli, takich jak: możliwość przedstawiania przez posiadaczy pojazdów mechanicznych danych dotyczących braku wykroczeń drogowych lub umożliwienie ubezpieczycielom dostępu do bazy CEK, może wpłynąć pozytywnie na wysokość składek z tyt. tego ubezpieczenia. W tym jednak zakresie, poza propozycją udostępnienia ubezpieczycielom dostępu do bazy CEK, nie proponuje się rozwiązań legislacyjnych a raczej rozważane powinno być wprowadzenie instrumentów przez ubezpieczycieli, które taką indywidualną ocenę ryzyka umożliwią.

⁵ Z wyjątkiem Polskiej Izby Doradców i Pośredników Odszkodowawczych.