



Druk nr 1547

Warszawa, 12 kwietnia 2006 r.

SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
V kadencja

Pan

Marek Jurek

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy o działalności ubezpieczeniowej oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Michała Wójcika.

Andrzej Adamczyk; /-/Jacek Bogucki; /-/Teresa Ceglecka-Zielonka; /-/Krzysztof Czarnecki; /-/Witold Czarnecki; /-/Arkadiusz Czartoryski; (-) Roman Czepe; /-/Andrzej Ćwierz; /-/Andrzej Mikołaj Dera; /-/Leszek Dobrzyński; /-/Jacek Falfus; /-/Jerzy Gosiewski; /-/Tomasz Górski; /-

/Czesław Hoc; /-/Michał Jach; /-/Jędrzej Jędrych; /-/Ryszard Kaczyński; /-
/Karol Karski; /-/Wiesław Kilian; /-/Dariusz Antoni Kłeczek; /-/Sławomir
Kłosowski; /-/Zbigniew Kozak; /-/Leonard Krasulski; /-/Marek Kuchciński; /-
/Alojzy Lysko; /-/Krzysztof Maciejewski; /-/Tadeusz Madziarczyk; /-/Ewa
Malik; /-/Tomasz Markowski; /-/Mirosława Masłowska; /-/Kazimierz
Matusznyi; /-/Beata Mazurek; /-/Antoni Mężydło; /-/Kazimierz Moskal; /-
/Halina Olendzka; /-/Dariusz Olszewski; /-/Marek Opiola; /-/Stanisław Ożóg;
/-/Marian Piłka; /-/Marek Polak; /-/Adam Rogacki; /-/ Józef Rojek; /-
/Małgorzata Sadurska; /-/Jarosław Stawiarski; /-/Małgorzata Stryjska; /-
/Jolanta Szczypińska; /-/Stanisław Szwed; /-/Jadwiga Wiśniewska; /-/Lucyna
Wiśniewska; /-/Sławomir Zawisłak; /-/Maria Zuba; /-/ Jan Zubowski; /-
/Jarosław Żaczek.

U S T A W A

z dnia.....

o zmianie ustawy o działalności ubezpieczeniowej oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych

Art. 1.

W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. Nr 124, poz. 1151, z późn. zm.¹) w art. 16 wprowadza się następujące zmiany:

1) po ust.1 a) dodaje się ust. 1b) w brzmieniu:

„ 1b. Zakład ubezpieczeń wypłaca świadczenie lub odszkodowanie za szkodę komunikacyjną na podstawie rachunków i faktur honorowanych do górnej granicy sumy ubezpieczenia ustalonej w umowie”.

Art. 2.

W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152, z późn. zm.²) art. 13 ust 2 otrzymuje brzmienie:

¹ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 91, poz. 870 i Nr 96, poz. 959 Dz. U. z 2005 r. Nr 83, poz. 719, Nr 143, poz. 1204, Nr 183, poz. 1538 i Nr 184, poz. 1539, Nr 167, poz. 1396, Nr 143, poz. 1204.

² Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 26, poz. 225, Nr 96, poz. 959, Nr 141, poz. 1492, Nr 273, poz. 2703 i Nr 281, poz. 2778 oraz Dz. U. z 2005 r. Nr 167, poz. 1396.

„2. W obowiązkowych ubezpieczeniach odpowiedzialności cywilnej odszkodowanie wypłaca się w granicach odpowiedzialności cywilnej podmiotów objętych ubezpieczeniem, nie wyżej jednak niż do wysokości sumy gwarancyjnej ustalonej w umowie oraz wysokości sum wynikających z rachunków i faktur potwierdzających koszt naprawy szkody wynikającej z ustalonego przez zakład ubezpieczeń stanu faktycznego.”

Art. 3

Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Celem projektowanej ustawy jest wyeliminowanie nieprawidłowości funkcjonujących na polskim rynku ubezpieczeniowym, które wiążą się z przyznaniem zakładom ubezpieczeniowym uprawnień do określania ogólnych warunków umów ubezpieczenia, w tym określania sposobu rozliczania szkód komunikacyjnych. Obecnie na polskim rynku ubezpieczeń obowiązuje tzw. „rozliczenie kosztorysowe”, polegające na ustaleniu kosztów naprawy pojazdów przy użyciu systemu Audatex lub Eurotax oraz wypłacie kwoty odszkodowania w walucie. Takie uregulowania są powodem do wielu nadużyć, gdyż to poszkodowany decyduje, czy naprawi uszkodzony pojazd w oficjalnie funkcjonującym na rynku warsztacie samochodowym, czy też skorzysta z usług osoby „nieformalnie” zajmującej się naprawą samochodów. Ci, tak zwani „nieformalni” wykonawcy usług, często posiadają części zamienne „niewiadomego pochodzenia” przez co są tańsi i stanowią niezdrową konkurencję dla legalnie działających warsztatów samochodowych. Poszkodowanemu dysponującemu odszkodowaniem z zakładu ubezpieczeń, niejednokrotnie obojętne jest źródło pochodzenia nabywanej części zamiennej do samochodu, o ile cena jest odpowiednio atrakcyjna. Powoduje to, że za „dorozumianym przyzwoleniem” prawa rozrasta się niekontrolowany przez państwo sektor tzw. „szarej strefy”, co odbywa się kosztem sektora prywatnego przedsiębiorców, którzy zobligowani do płacenia podatków na rzecz państwa, przegrywają w konkurencji wykonywanych usług z osobami, które tych zasad nie przestrzegają. Poszkodowany zazwyczaj uda się tam, gdzie siła robocza jest tańsza, czyli do „nieformalnego” wykonawcy usług.

Proponowane przez wnioskodawców zmiany do ustaw o działalności ubezpieczeniowej oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych mają na celu wyeliminowanie sektora szarej strefy napraw uszkodzonych pojazdów oraz części zamiennych niewiadomego pochodzenia, a tym samym ograniczenie rynku kradzionymi samochodami, jak również zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów poruszających się na polskich drogach. Wprowadzenie projektowanych zmian spowoduje również uzyskanie przez Skarb Państwa dodatkowych wpływów do budżetu z tytułu obiegu fakturowego w likwidacji szkód komunikacyjnych.

Dyrektywa Rady 84/5/EWG wskazuje, że każde państwo członkowskie stosuje swoje własne przepisy ustawowe w zakresie wypłacania odszkodowania. Dlatego też wprowadzenie obowiązku dokonywania rozliczeń szkód komunikacyjnych na podstawie faktur i rachunków za wykonanie naprawy lub zakupione części zamienne, nie będzie sprzeczne z prawem Unii Europejskiej. (Wymóg przedstawienia faktury VAT, dokumentującej wykonanie naprawy samochodu w celu uzyskania odszkodowania od ubezpieczyciela obowiązuje dziś np. w Wielkiej Brytanii).

Projekt ustawy nie jest objęty regulacją prawą Unii Europejskiej.

Nie stanowi też obciążenia dla budżetu państwa.

Warszawa, 8 maja 2006 roku

BAS-WAEM-985/06

Pan
Marek Jurek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia
w sprawie zgodności poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy
o działalności ubezpieczeniowej oraz ustawy o ubezpieczeniach
obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim
Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (przedstawiciel wnioskodawców:
poseł Krzysztof Czarnecki) z prawem Unii Europejskiej

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (tekst jednolity: Monitor Polski z 2002 r., Nr 23, poz. 398 z późn. zm.) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt zakłada wprowadzenie zmian do dwóch aktów prawnych: ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. Nr 124, poz. 1151, z późn. zm.; dalej: u.d.u.) oraz ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1151, z późn. zm.; dalej: u.u.o.). Zmiany obu ustaw prowadzą do ograniczenia wysokości wypłacanego świadczenia do sumy wynikającej z rachunków i faktur potwierdzających wysokość poniesionej szkody powstałej w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (szkody komunikacyjnej).

Proponowana ustawa ma wejść w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia jej treści w Dzienniku Ustaw.

2. Stan prawa wspólnotowego w materii objętej projektem

Ocena zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej wymaga sięgnięcia do aktów prawnych regulujących zagadnienia odnoszące się do ubezpieczenia w

zakresie odpowiedzialności cywilnej z tytułu użytkowania pojazdów mechanicznych. Kwestie te uregulowane zostały w:

- dyrektywie Rady z dnia 24 kwietnia 1972 roku w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (72/166/EWG) (Dz. Urz. WE L 103 z 2.2.1972, z późn. zm., dalej dyrektywa 72/166);
- drugiej dyrektywie Rady z dnia 30 grudnia 1984 roku w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (84/5/EWG) (Dz. Urz. WE L 8 z 11.1.1984, z późn. zm., dalej: dyrektywa 84/5);
- trzeciej dyrektywie Rady z dnia 14 maja 1990 roku w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (90/232/EWG) (Dz. Urz. WE L 129 z 19.5.1990, z późn. zm., dalej: dyrektywa 90/232) oraz
- dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/26/WE z dnia 16 maja 2000 roku w sprawie zbliżania ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, zmieniającej dyrektywy Rady 73/239/EWG i 88/357/EWG (czwartej dyrektywie w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych) (Dz. Urz. WE L 181 z 20.7.2000, z późn. zm., dalej: dyrektywa: 2000/26).

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa wspólnotowego.

Projekt budzi wątpliwości z punktu widzenia zgodności z prawem Unii Europejskiej. Wątpliwości te dotyczą proponowanych ograniczeń związanych z dochodzeniem roszczeń odszkodowawczych za szkody komunikacyjne. Ograniczenia wyłączają możliwość dochodzenia roszczeń odszkodowawczych, których zasadność nie znajduje potwierdzenia w określonych kategoriach dokumentów: rachunkach i fakturach VAT. Zakres ograniczenia rozciąga się zarówno na ubezpieczenia majątkowe, jak i ubezpieczenia osobowe (patrz: art. 1 pkt 1 projektu w związku z art. 1 ust. 1 oraz art. 16 ust. 1 u.d.u. oraz art. 2 projektu w związku z art. 13 ust. 1 i art. 34 ust. 1 u.u.o.).

Zakres odszkodowania za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych określa prawo Unii Europejskiej. W myśl art. 1 ust. 1 dyrektywy 84/5, *ubezpieczenie dotyczące odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów mechanicznych powinno pokrywać szkody majątkowe i szkody*

na osobie. Dopuszczalne wyjątki od tej zasady, obejmujące ograniczenia oraz wyłączenia obowiązku wypłaty odszkodowania, są również wskazane w prawie Unii Europejskiej (patrz np. art. 1 ust. 6 dyrektywy 84/5). W tym kontekście należy zwrócić uwagę na art. 6 ust. 1 in fine dyrektywy 2000/26, który stanowi, że państwa członkowskie nie mogą dopuścić, aby organ odszkodowawczy uzależniał wypłatę odszkodowania od jakichkolwiek warunków innych niż określone w niniejszej dyrektywie (...).

Projektowane ograniczenia obowiązku wypłaty odszkodowania nie znajdują oparcia w przepisach prawa Unii Europejskiej. Ich sformułowanie wyklucza również dochodzenie roszczeń odszkodowawczych za szkody, które nie mogą znaleźć lub nie w pełni znajdują odzwierciedlenie w rachunkach i fakturach. Uwaga ta dotyczy w szczególności szkód na ciele. W przypadku szkód, których następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia, ograniczenie wysokości odszkodowania do *sum wynikających z rachunków i faktur potwierdzających koszt naprawy szkody wynikającej z ustalonego przez zakład ubezpieczeń stanu faktycznego* nie gwarantuje pokrycia szkód na ciele w rozumieniu art. 1 ust. 1 dyrektywy 84/5.

Warto zauważyć, że projektowane zmiany są zbieżne pod względem treści z poprawkami z druku sejmowego IV kadencji nr 4094-A. Wówczas proponowano m.in. zmianę art. 13 ust. 2 u.u.o., który miałby przyjąć brzmienie: *w obowiązkowych ubezpieczeniach odpowiedzialności cywilnej odszkodowanie wypłaca się na podstawie dowodów poniesionych kosztów, w szczególności rachunków, w granicach odpowiedzialności cywilnej podmiotów objętych ubezpieczeniem, nie wyżej jednak niż do wysokości sumy gwarancyjnej ustalonej w umowie*. Poprawka ta została zakwestionowana przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej pod względem zgodności z prawem Unii Europejskiej. W opinii z dnia 6 lipca 2005 roku (Skr Min JP-2055/05/DP) podkreślono, że, *zgodnie z wymogami dyrektywy 2000/26, państwa członkowskie nie mogą dopuścić, aby organ odszkodowawczy uzależniał wypłatę odszkodowania od jakichkolwiek warunków innych niż określone w tej dyrektywie*.

Konkluzje

Projekt ustawy o zmianie ustawy o działalności ubezpieczeniowej oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Opracował: Zespół Prawa Europejskiego

Akceptował: Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

Lech Czapla

Deskryptory bazy Rex: Unia Europejska, projekt ustawy, ubezpieczenia

Warszawa, 8 maja 2006 r.

BAS-WAEM-986/06

Pan
Marek Jurek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia
w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o
działalności ubezpieczeniowej oraz ustawy o ubezpieczeniach
obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim
Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (przedstawiciel wnioskodawców:
poseł Krzysztof Czarnecki) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii
Europejskiej

Projekt zakłada wprowadzenie zmian do dwóch aktów prawnych: ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. Nr 124, poz. 1151, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1151, z późn. zm.). Zmiany obu ustaw prowadzą do ograniczenia wysokości wypłacanego świadczenia do sumy wynikającej z rachunków i faktur potwierdzających wysokość poniesionej szkody powstałej w związku z ruchem pojazdów mechanicznych. Projekt nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Projekt nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej.

Opracował: Zespół Prawa Europejskiego
Akceptował: Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

Lech Czapla

Deskrytory bazy Rex: Unia Europejska, projekt ustawy, ubezpieczenia



Klub Parlamentarny „Prawo i Sprawiedliwość”

Warszawa, dnia 21.02.2007 r.

Posel na Sejm RP

Michał Wójcik

Klub Parlamentarny

„Prawo i Sprawiedliwość”

Szanowny Pan

Marek Jurek

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 119 ust. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. z 1997 r., Nr 78, poz. 483) oraz art. 36 ust. 4 Regulaminu Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (M.P. z 2002 r., Nr 23, poz. 398; z 2003 r., Nr 23, poz. 337; z 2004 r., Nr 12, poz. 182; z 2005 r., Nr 16, poz. 263; z 2005 r., Nr 42, poz. 556; z 2005 r., Nr 66, poz. 912; z 2005 r., Nr 76, poz. 1062; z 2006 r., Nr 15, poz. 194), w imieniu wnioskodawców zgłaszam autopoprawkę do projektu ustawy:

- o zmianie ustawy o działalności ubezpieczeniowej oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych

Autopoprawka
do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o działalności
ubezpieczeniowej oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych,
Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze
Ubezpieczeń Komunikacyjnych

W poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy o działalności ubezpieczeniowej oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych, proponuje się wprowadzić następujące zmiany:

1) Tytuł ustawy otrzymuje brzmienie:

„Ustawa o zmianie ustawy o działalności ubezpieczeniowej oraz o zmianie niektórych innych ustaw”

2) Art. 1 otrzymuje brzmienie:

„W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. Nr 124, poz. 1151, z późn. zm.) w art. 15 po ust. 1 dodaje się ust. 2 – 4 w brzmieniu:

„2. Ubezpieczony lub uprawniony do odszkodowania otrzymuje bezpośrednio po oględzinach pojazdu protokół uszkodzeń pojazdu lub kosztorys z wymienionymi elementami przeznaczonymi do wymiany lub naprawy, z ewentualną adnotacją o konieczności przeprowadzenia badania technicznego pojazdu po naprawie.

3. Jeżeli ubezpieczony lub uprawniony do odszkodowania podejmie decyzję o naprawie pojazdu, odszkodowanie w części przeznaczonej na jego naprawę będzie wypłacone na podstawie przedłożonych faktur.

4. W przypadku, gdy koszt naprawy uszkodzonego pojazdu przekracza jego wartość rynkową sprzed wypadku, poszkodowany:

- 1) w przypadku podjęcia decyzji o jego naprawie otrzymuje odszkodowanie w części przeznaczonej na jego naprawę, do wartości pojazdu sprzed szkody, na podstawie przedstawionych faktur
- 2) w przypadku podjęcia decyzji o nie naprawianiu pojazdu, poszkodowany lub uprawniony do odszkodowania otrzymuje odszkodowanie równe wartości rynkowej pojazdu sprzed wypadku, a pojazd ulega likwidacji.””.

3) Art. 2 otrzymuje brzmienie:

„W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152, z późn. zm.) w art. 13 po ust. 1 dodaje się ust. 1a – 1c w brzmieniu:

„1a. Ubezpieczony lub uprawniony do odszkodowania otrzymuje bezpośrednio po oględzinach pojazdu protokół uszkodzeń pojazdu lub kosztorys z wymienionymi elementami przeznaczonymi do wymiany lub naprawy, z ewentualną adnotacją o konieczności przeprowadzenia badania technicznego pojazdu po naprawie.

1b. Jeżeli ubezpieczony lub uprawniony do odszkodowania podejmie decyzję o naprawie pojazdu, odszkodowanie w części przeznaczonej na jego naprawę będzie wypłacone na podstawie przedłożonych faktur.

1 c. W przypadku, gdy koszt naprawy uszkodzonego pojazdu przekracza jego wartość rynkową sprzed wypadku, poszkodowany:

- 1) w przypadku podjęcia decyzji o jego naprawie otrzymuje odszkodowanie w części przeznaczonej na jego naprawę, do wartości pojazdu sprzed szkody, na podstawie przedstawionych faktur
- 2) w przypadku podjęcia decyzji o nie naprawianiu pojazdu, poszkodowany lub uprawniony do odszkodowania otrzymuje odszkodowanie równe wartości rynkowej pojazdu sprzed wypadku, a pojazd ulega likwidacji.””.

4) Dodaje się art. 2a w brzmieniu:

„W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.) w art. 81 ust. 8 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) w którym została dokonana naprawa wynikająca ze zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia określonego w grupie 3 i 10 działu II załącznika do ustawy o działalności ubezpieczeniowej, a po której wyznaczona została konieczność przeprowadzenia takiego badania ze względu na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.””.

UZASADNIENIE

Celem projektu jest uporządkowanie sytuacji na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych. W szczególności dotyczy to sposobu rozliczeń szkód powypadkowych i zasad stosowanych przez zakład ubezpieczeń. Stosowanie specjalnych systemów umożliwiających ocenę wysokości odszkodowania oraz możliwość wypłaty tego odszkodowania bezpośrednio poszkodowanemu powoduje w praktyce powstawanie wielu patologii. Część osób korzysta z usług przedsiębiorstw działających w „szarej strefie”, co pozbawia wielu wpływów budżet państwa. Tego rodzaju sytuacja doprowadza do powstania kolejnych patologii takich jak: brak ochrony prawnej dla osób wykonujących określone czynności u przedsiębiorców działających w „szarej strefie”, a także zmniejszenie ilości napraw wykonywanych w przedsiębiorstwach działających legalnie, co powoduje masowe zwolnienia pracowników. Z punktu widzenia ochrony interesu klienta, środowiska przedsiębiorców, a także Państwa, konieczne jest dokonanie zmian w dwóch ustawach regulujących rynek ubezpieczeń komunikacyjnych. Wprowadzenie zasady rozliczenia szkody powypadkowej na podstawie faktury, a nie na podstawie tak zwanej „kosztorysowej”, doprowadzi także do ograniczenia kradzieży samochodów, których części są wykorzystywane w przedsiębiorstwach działających w „szarej strefie”. W tym zakresie znane jest stanowisko większości organizacji rzemieślniczych, które jednoznacznie opowiadają się za wyłączeniem tego rodzaju patologii, która każe wielu przedsiębiorcom likwidować swoją działalność lub zmusza ich do funkcjonowania w „szarej strefie”.

Przedstawiana autopoprawka odnosi się w pierwszej kolejności do wskazania tytułu ustawy, który zgodnie z załączonymi poprawkami powinien brzmieć „ustawa o zmianie ustawy o działalności ubezpieczeniowej oraz o zmianie niektórych ustaw”. Załączone zapisy odnoszą się wyłącznie do szkód tak zwanych majątkowych, wyłączając możliwość stosowania tych zasad do szkód powstałych na osobie. Tego rodzaju zmiana została wprowadzona, biorąc pod uwagę wnioski składane w czasie posiedzenia Komisji Ustawodawczej. Przewidziano także zgodnie z dotychczasowymi sugestiami posłów regulację sytuacji, w której ubezpieczony lub uprawniony do odszkodowania, podejmie decyzję, że nie będzie naprawiał pojazdu. Zaproponowane zmiany powinny pociągnąć za sobą stosowną zmianę w ustawie - prawo o ruchu drogowym w art.81 ust.8 pkt 4.

Proponowane zmiany są zgodne z przepisami Unii Europejskiej, oraz przepisami obowiązującymi w Polsce. Kodeks cywilny zostawia do wyboru poszkodowanemu, czy chce, a jeśli tak, to w jaki sposób ma być dokonana naprawa. Autopoprawka jest zgodna z tą zasadą.

Niniejsza poprawka nie pociąga za sobą obciążenia budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego, jak też jakichkolwiek negatywnych skutków gospodarczych, społecznych lub prawnych.

Warszawa, 5 marca 2007 r.

BAS-WAEM-517/07

Pan
Marek Jurek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna

w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o działalności ubezpieczeniowej oraz o zmianie niektórych innych ustaw, w wersji uwzględniającej autopoprawkę¹ (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Michał Wójcik)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. - Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (M.P. z 2002 r. Nr 23, poz. 398, ze zmianami) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Przedstawiony projekt ustawy przewiduje zmianę art. 15 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. Nr 124, poz. 1151, ze zmianami), art. 13 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych. Zmiana dotyczy wypłaty odszkodowania przez zakład ubezpieczeń za uszkodzony pojazd w części przeznaczonej na jego naprawę na podstawie przedłożonych faktur.

Ponadto projekt przewiduje zmianę art. 81 ust. 8 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, ze zmianami). Zmiana dotyczy zasad przeprowadzania dodatkowych badań technicznych pojazdu, w którym została dokonana naprawa wynikająca ze zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia, „po której wyznaczona została konieczność

¹ Tytuł projektu ustawy w wersji uwzględniającej autopoprawkę. Tytuł proponowanej ustawy w wersji pierwotnej brzmiał: ustawa o zmianie ustawy o działalności ubezpieczeniowej oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych.

przeprowadzenia takiego badania ze względu na bezpieczeństwo w ruchu drogowym”.

Proponowana ustawa ma wejść w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

2. Stan prawa wspólnotowego w materii objętej projektem ustawy

Biorąc pod uwagę przedmiot projektu ustawy należy wskazać:

- dyrektywę Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz. Urz. WE L 103 z 2.5.1972 r., s. 1, ze zmianami, Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 1, s. 10, ze zmianami),

- Drugą Dyrektywę Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych (Dz. Urz. WE L 8 z 11.1.1984 r., s. 17, ze zmianami, Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 7, s. 3, ze zmianami).

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa wspólnotowego

Zgodnie z art. 1 ust. 1 Drugiej Dyrektywy Rady 84/5/EWG w związku z art. 3 ust. 1 dyrektywy Rady 72/166/EWG, ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów pokrywa obligatoryjnie zarówno szkody majątkowe, jak i szkody na osobie. Jednocześnie art. 1 ust. 7 Drugiej Dyrektywy Rady 84/5/EWG stanowi, że każde państwo członkowskie stosuje swoje własne przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne w zakresie wypłacania odszkodowania przez tę instytucję, bez uszczerbku dla istnienia innej praktyki korzystniejszej dla poszkodowanego.

Projekt ustawy reguluje wyłącznie niektóre zasady wypłacania odszkodowania za uszkodzony pojazd w części przeznaczony na jego naprawę, czyli dotyczy wypłacania odszkodowania za określone szkody majątkowe. Oznacza to, że zgodnie z art. 1 ust. 7 Drugiej Dyrektywy Rady 84/5/EWG kwestie te pozostawione są regulacji krajowej państw członkowskich.

4. Konkluzja

Przedmiot projektu ustawy o zmianie ustawy o działalności ubezpieczeniowej oraz o zmianie niektórych innych ustaw, w wersji uwzględniającej autopoprawkę, nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

Sporządził: Zespół Prawa Europejskiego

Akceptował: Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Michał Królikowski

Warszawa, 5 marca 2007 r.

BAS-WAEM-518/07

Pan
Marek Jurek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna

w sprawie stwierdzenia – w trybie art. 95a ust. 3 Regulaminu Sejmu – czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o działalności ubezpieczeniowej oraz o zmianie niektórych innych ustaw, w wersji uwzględniającej autopoprawkę¹ (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Michał Wójcik) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej

Przedstawiony projekt ustawy przewiduje zmianę art. 15 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. Nr 124, poz. 1151, ze zmianami), art. 13 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych. Zmiana dotyczy wypłaty odszkodowania przez zakład ubezpieczeń za uszkodzony pojazd w części przeznaczony na jego naprawę na podstawie przedłożonych faktur. Ponadto projekt przewiduje zmianę art. 81 ust. 8 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, ze zmianami). Zmiana dotyczy zasad przeprowadzania dodatkowych badań technicznych pojazdu, w którym została dokonana naprawa wynikająca ze zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia, „po której wyznaczona została konieczność przeprowadzenia takiego badania ze względu na bezpieczeństwo w ruchu drogowym”.

Przedmiot projektu ustawy nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o działalności ubezpieczeniowej oraz o zmianie niektórych innych ustaw, w wersji uwzględniającej autopoprawkę, nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej.

Sporządził: Zespół Prawa Europejskiego

Akceptował: Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Michał Królikowski

¹ Tytuł projektu zgodny ze zmianą zawartą w autopoprawce do tego projektu. Projekt w wersji pierwotnej nosił tytuł: poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o działalności ubezpieczeniowej oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych.

Deskryptory Bazy REX: projekt ustawy, ruch drogowy, ubezpieczenia komunikacyjne, Unia Europejska

Rzecznik Ubezpieczonych
Aleje Jerozolimskie 44, 00 – 024 Warszawa

Warszawa, 2006-05-25

RU/120/AD/06

Pan
Lech Czapla
Zastępca Szefa
Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze,

W odpowiedzi na Pana pismo z dnia 12.05.2006r. /PS-77/06/, w sprawie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o działalności ubezpieczeniowej oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, uprzejmie proszę o przyjęcie poniższej opinii.

Na wstępie pragniemy podkreślić, że Rzecznik Ubezpieczonych postrzega jako istotne cele określone przez projektodawców w uzasadnieniu do projektu ustawy. Eliminacja tzw. szarej strefy oraz obrotu częściami pochodzącymi z kradzieży winne być priorytetowym zadaniem Państwa (ustawodawcy); uporządkowanie tych kwestii bez wątpienia przyczyniłoby się do lepszego funkcjonowania rynku ubezpieczeń komunikacyjnych, a tym samym poprawy sytuacji konsumentów usług ubezpieczeniowych. Tym nie mniej analizując szczegółowo brzmienie zaproponowanych regulacji rodzi się szereg wątpliwości, czy cele te zostaną osiągnięte poprzez wprowadzenie proponowanych zmian, a także czy w zaproponowanym kształcie nie spowodują innych, niepożądanych skutków. Wydaje się bowiem, że wyeliminowanie istniejących patologii wymaga nie tylko zmian w prawie ubezpieczeniowym, lecz działań wielopłaszczyznowych m.in. w zakresie kontroli skarbowej, podatkowej i finansowej.

1. W pierwszym rzędzie należy zauważyć, iż w obecnym stanie prawnym obowiązuje generalna zasada, w myśl której poszkodowany, aby otrzymać odszkodowanie

Tel. 33 37 326, 33 37 327, 33 37 328

~~SEKRETARIAT ZASTĘPCY SZEFA K.~~

Fax 33 37 329

L.dz.....

Data wpływu..... 30.05.2006.....

jest zawsze zobowiązany zgodnie z regułą dowodową wyrażoną w art. 6 Kodeksu cywilnego do wykazania zasadności zgłaszanych roszczeń. Na poszkodowanym spoczywa ciężar dowodu wszystkich przesłanek odpowiedzialności, a przede wszystkim szkody i związku przyczynowego łączącego szkodę ze zdarzeniem, z którym ustawa łączy obowiązek odszkodowawczy. W postępowaniu likwidacyjnym z zakresu szkód komunikacyjnych środkiem dowodowym dotyczącym wykazania rozmiarów poniesionej szkody nie mogą pozostawać wyłącznie faktury VAT lub rachunki, na które wskazuje projekt. Pozostaje bowiem szereg roszczeń ze strony osób poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych, których nie sposób potwierdzić tego typu dokumentami.

2. Należy pamiętać, że zgodnie z art. 363 § 1 Kodeksu cywilnego, naprawienie szkody powinno nastąpić według wyboru poszkodowanego w formie przywrócenia stanu poprzedniego, bądź w formie zapłaty odpowiedniej sumy pieniężnej. Pozostawienie uznaniu poszkodowanego sposobu naprawienia szkody ma na celu ochronę interesów poszkodowanego i wynika w szczególności z faktu, iż restytucja naturalna szkody (przywrócenie stanu poprzedniego) nie zawsze jest możliwa, szczególnie w przypadku szkód na osobie, ale również w mieniu.

3. Pojęcie szkody obejmuje bowiem swym zakresem zarówno szkodę w postaci uszczerbku majątkowego, jak i niemajątkowego. O ile bowiem koszty naprawy pojazdu, jego holowania czy też parkowania można udokumentować fakturami, bądź rachunkami, to w przypadku innych szkód i związanych z nimi roszczeń odszkodowawczych może to być wręcz niemożliwe – chodzi o zasadnicze w swym charakterze roszczenia w przypadku szkód komunikacyjnych na osobie w postaci zadośćuczynienia, stosownego odszkodowania, a także rent na rzecz poszkodowanego i jego bliskich; problematyczne są również pozostałe spośród standardowych świadczeń z tytułu szkód osobowych, np. zwrot kosztów leczenia, rehabilitacji, dodatkowego/ specjalnego odżywiania, przebudowy mieszkania, które najczęściej tylko częściowo dokumentuje się fakturami, rachunkami czy paragonami. Ponadto omawiając problematykę świadczeń osobowych warto w tym miejscu zwrócić uwagę, że projektowane zapisy mogą prowadzić do sytuacji, w której zakłady ubezpieczeń z uwagi na brak faktur lub rachunków będą mogły odmówić wyłożenia z góry środków potrzebnych na leczenie, czy też przygotowanie do innego zawodu, co pozostawałoby w sprzeczności z bezwzględną normą art. 444 § 1 Kodeksu cywilnego.

4. Utracone korzyści (*lucrum cessans*), które stosownie do brzmienia art. 361 § 2 k.c. mieszczą się w definicji szkody (także komunikacyjnej) nie mogą być potwierdzone rachunkami lub fakturami; ich wartość ustala się w hipotetyczny sposób – chodzi bowiem o

określenie korzyści majątkowych, jakich ze znacznym prawdopodobieństwem mógłby się spodziewać poszkodowany, gdyby nie doszło do szkody; przykładowo utracone dochody będące następstwem szkody wyrażające się w różnicy w osiąganych zarobkach przed szkodą i po szkodzie również nie mogą być potwierdzane fakturami czy też rachunkami.

5. Norma zawarta w omawianych propozycjach przepisów, w szczególności ze względu na użycie sformułowania „wynikających z rachunków i faktur potwierdzających koszt naprawy”, może powodować ograniczenie tych uprawnień i prowadzić do sytuacji, w których zakłady ubezpieczeń nie będą wypłacały odszkodowań w przypadku szkód na mieniu, w sytuacjach gdy:

- poszkodowany nie chce naprawiać pojazdu, a uszkodzenia są na tyle drobne (np. zarysowany lakier, nieznacznie wgniecione drzwi), że nie powodują ograniczenia dla dalszego korzystania z pojazdu;

- poszkodowany nie może naprawić pojazdu, gdyż nie ma własnych środków pieniężnych na pokrycie kosztów naprawy,

- poszkodowany chce zbyć uszkodzony pojazd w stanie uszkodzonym,

- wskutek wypadku komunikacyjnego zostanie uszkodzone inne mienie niż pojazd, np. ogrodzenie, a poszkodowany naprawi je we własnym zakresie, tzw. metodą gospodarczą.

6. Proponowane zmiany przepisów będą musiały prowadzić do zmiany podejścia do likwidacji szkód w pojazdach, których koszt naprawy jest ekonomicznie nieuzasadniony (tzw. szkody całkowite). Przy wprowadzeniu obowiązku wypłaty odszkodowania na podstawie rachunków lub faktur uniemożliwi to w takich sytuacjach wypłatę odszkodowania za poniesioną szkodę.

7. Problemy pojawiłyby się również w przypadkach napraw samochodów kupowanych na kredyt, przy których wymagana jest cesja umowy ubezpieczenia na rzecz banku. O realizacji odszkodowania decyduje bank, który w części przypadków mógłby uznać, że skoro samochód jest mniej wartościowy, to odszkodowanie należy przekazać na jego rzecz.

8. Zauważmy też, że użyte w projekcie pojęcie „szkody komunikacyjnej” nie jest zdefiniowane w żadnym akcie prawnym i chociaż w doktrynie, w praktyce i w potocznym języku pojęcie to jest znane i używane, to jednak w postępowaniu likwidacyjnym może rodzić problemy interpretacyjne.

9. W naszej ocenie proponowane zmiany w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych (...), objęłyby wszystkie ubezpieczenia obowiązkowe, w przypadku których występują nie tylko „szkody komunikacyjne”.

Reasumując, obawiamy się, że projekt, dotyczący problemu już rozpatrywanego wcześniej przy okazji kolejnych etapów tworzenia prawa ubezpieczeniowego, winien być poddany gruntownemu przemyśleniu i skorelowaniu z przepisami prawa zawartymi w innych ustawach, a zwłaszcza Kodeksie cywilnym, gdyż w obecnym kształcie może niekorzystnie wpływać na sytuację konsumentów na rynku ubezpieczeniowym.

z wyrazami szacunku

Rzecznik Ubezpieczonych

dr Stanisław Rogowski



POLSKA IZBA UBEZPIECZEŃ

Warszawa, dnia 5 czerwca 2006 r.

PIU 1475/2006

**Szanowny Pan
Lech Czapla
Zastępca Szefa
Kancelarii Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowny Panie Ministrze

W odpowiedzi na pismo z dnia 12 maja 2006 r. znak PS – 78/06 w sprawie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej oraz ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, **Polska Izba Ubezpieczeń** jako organizacja ubezpieczeniowego samorządu gospodarczego, reprezentująca zakłady ubezpieczeń działające na rynku polskim, **przekazuje opinię o projekcie ustawy.**

Proponowane zmiany przepisów są **niekorzystne dla poszkodowanych** i mają charakter antykonsumencki, gdyż **zmierzają do ograniczenia zasady pełnego odszkodowania** od dawna obowiązującej w polskim prawie ubezpieczeniowym i **prowadzą do ograniczenia konkurencji, zwłaszcza w momencie, gdy kwestia konkurencyjności rynków stała się szczególną sferą zainteresowania Unii Europejskiej.**

Ponadto wprowadzenie przez proponowane przepisy obowiązku przedstawiania rachunków lub faktur **może mieć charakter kryminogeny** i umożliwia stworzenie rynku fikcyjnych faktur.

Polska Izba Ubezpieczeń zgłasza następujące uwagi do poszczególnych przepisów projektu ustawy:

1. do art. 1 projektu ustawy

Proponowany przepis art. 16 ust. 1b ustawy o działalności ubezpieczeniowej uzależnia wypłatę odszkodowania za szkody komunikacyjne od

dokonania ich napraw, co powoduje, że przepis ten **jest sprzeczny z postanowieniami art. 15 ustawy o działalności ubezpieczeniowej oraz z ogólnymi normami prawa cywilnego zawartymi w art. 363 § 1 Kodeksu Cywilnego jak również z orzecznictwem Sądu Najwyższego.**

Przepis art. 15 ustawy o działalności ubezpieczeniowej wskazuje podstawy wypłaty odszkodowania lub świadczenia stanowiąc, iż zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie lub świadczenie na podstawie uznania roszczenia uprawnionego z umowy ubezpieczenia w wyniku ustaleń dokonanych w postępowaniu, o którym mowa w art. 16, zawartej z nim ugody lub prawomocnego orzeczenia sądu.

Wprowadzenie zatem zmiany zaproponowanej w art. 1 projektu ustawy spowoduje, iż postanowienia art. 15 nie znajdą zastosowania do szkód komunikacyjnych, ponieważ w przypadku szkód komunikacyjnych podstawą wypłaty odszkodowania lub świadczenia będą – jak stanowi projekt nowego przepisu art. art. 16 ust. 1b - wyłącznie rachunki i faktury.

Jak podkreślił Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 7 sierpnia 2003 roku szkoda podlega naprawieniu według zasad określonych w art. 363 § 1 k.c. (IV CKN 387/01), zgodnie z którym **do poszkodowanego należy wybór sposobu naprawienia szkody. Może on zlecić naprawę pojazdu warsztatowi lub też zachować otrzymane odszkodowanie, nie dokonując żadnej naprawy.**

Natomiast proponowane zapisy projektu ustawy prawo poszkodowanego do swobodnego dysponowania odszkodowaniem, zastępują obowiązkiem dokonania naprawy.

Ponadto istnieje szereg świadczeń, w których nie sposób dokonywać wypłaty na podstawie rachunku czy faktury. Będzie tak w przypadku roszczeń dotyczących wypłaty zadośćuczynienia czy rent o charakterze odszkodowawczym, roszczeń o zwrot kosztów uszkodzonego bądź utraconego w związku z wypadkiem mienia innego niż pojazd, a także w przypadkach gdzie nie sposób mówić o przywróceniu do stanu poprzedniego.

Problem ten nabiera jeszcze większego znaczenia w przypadku szkód całkowitych, w których najczęściej dokonanie naprawy nie jest możliwe. Wprowadzenie zapisu w proponowanym brzmieniu spowoduje, że **odszkodowanie w przypadku szkód całkowitych w ogóle nie będzie wypłacane.**

W odniesieniu do argumentacji zawartej w uzasadnieniu projektu ustawy Polska Izba Ubezpieczeń nie znajduje w aktualnych danych statystycznych odzwierciedlenia podnoszonych przez autorów projektu

zagrożeń w postaci wzrastającej liczby kradzieży pojazdów, nieuzasadnionego zmniejszenia odszkodowań z tytułu napraw, nie korzystania przez klientów z autoryzowanych serwisów, spadku jakości napraw, czy zwiększenia procentu spraw sądowych zakończonych niekorzystnie dla zakładów ubezpieczeń.

Warto również zwrócić uwagę na praktyczny skutek wprowadzenia w życie proponowanych zmian, który spowoduje wzrost cen usług, a co za tym idzie wypłacanych odszkodowań i w następstwie składek ubezpieczeniowych. Negatywne konsekwencje tych zmian przepisów poniesie konsument.

2. do art. 2 projektu ustawy

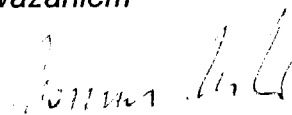
W odniesieniu do proponowanych zmian art. 13 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, uwagi zgłoszone w pkt 1 są w pełni aktualne – zwłaszcza w kwestii szkód całkowitych.

Dodatkowo należy podkreślić, iż przez obowiązkowe ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej należy rozumieć nie tylko ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, ale także ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej osób wykonujących określone zawody – tzw. „ubezpieczenia oc zawodowe” np. oc lekarzy lub radców prawnych.

W przeważającej większości przypadków przy tego rodzaju szkodach nie będzie możliwe przedstawienie przez poszkodowanego rachunków i faktur, a w konsekwencji zakład ubezpieczeń nie wypłaci poszkodowanemu odszkodowania.

Polska Izba Ubezpieczeń wyraża opinię, że proponowane zmiany są nieuzasadnione, prowadzą do uprzywilejowania niektórych podmiotów świadczących usługi naprawy pojazdów, stwarzają pole do nadużyć i przede wszystkim są niekorzystne dla konsumentów.

Z poważaniem



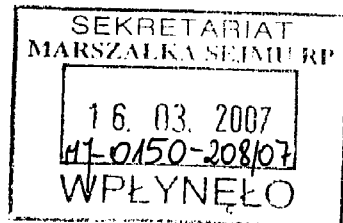
Prezes
Polskiej Izby Ubezpieczeń
Tomasz Mintoft-Czyż



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 16 marca 2007 r.

Komisja Ustawodawcza
UST-00 - 157 /07



Pan
Marek JUREK
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Przekazuję – przyjętą na posiedzeniu w dniu 14 marca 2007 r. – opinię Komisji Ustawodawczej w sprawie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych wraz z autopoprawką.

Z poważaniem

Przewodniczący Komisji

/Wojciech Szarama/

OPINIA nr 228
Komisji Ustawodawczej

w sprawie poselskiego projektu ustawy
o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu
Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych wraz z autopoprawką

przyjęta na posiedzeniu
w dniu 14 marca 2007 r.

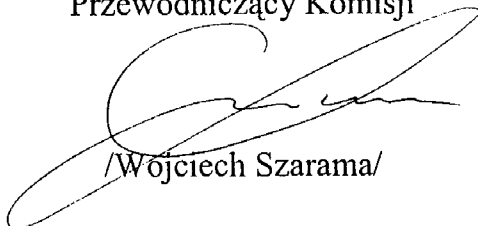
dla Marszałka Sejmu

Komisja Ustawodawcza, na posiedzeniu w dniu 14 marca 2007 r., rozpatrzyła skierowany przez Marszałka Sejmu – w trybie art. 34 ust. 8 regulaminu Sejmu RP, celem wyrażenia opinii w świetle zgłoszonych wątpliwości w sprawie zgodności projektu ustawy z prawem Unii Europejskiej - poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych wraz z autopoprawką.

Komisja, po przedstawieniu projektu wraz z autopoprawką przez przedstawiciela wnioskodawców posła Michała Wójcika, przeprowadziła dyskusję. W wyniku głosowania Komisja jednogłośnie (14 głosami)

- **uznała ten projekt za dopuszczalny.**

Przewodniczący Komisji


/Wojciech Szarama/