

Warszawa, 12 lipca 2023 r.

PIU 320/2023

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS
L. dz. DS.175.428.2023
Data wpływu 14.07.2023

Szanowna Pani
Agnieszka Kaczmarska
Szef Kancelarii Sejmu

Szanowna Pani Minister,

Polska Izba Ubezpieczeń, będąca zgodnie z art. 420 ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (tj. Dz.U. z 2023 r. poz. 656 z późn. zm.) organizacją ubezpieczeniowego samorządu gospodarczego, w związku z wniesionym przez Komisję Nadzwyczajną do spraw deregulacji *Komisyjnym projektem ustawy o ograniczeniu biurokracji i barier prawnych, dalej: projekt ustawy (EW-020-1301/23)* informuje, że negatywnie ocenia proponowane zmiany dotyczące rozszerzenia katalogu pojazdów, które mogą zostać czasowo wycofane z ruchu oraz zwolnienie powiatów i gmin z obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (dalej: OC ppm) na pojazdy usunięte z dróg na podstawie art. 50a oraz art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tj. Dz.U. z 2023 r. poz. 1047 z późn. zm., dalej: PRD). Obie z proponowanych w projekcie ustawy zmian będą miały niekorzystny wpływ na wszystkie podmioty, na które zmiany te mogą oddziaływać - posiadaczy pojazdów mechanicznych, zakłady ubezpieczeń, a także powiaty i gminy. Zmiany te negatywnie wpłyną na gospodarkę finansową zakładów ubezpieczeń, zwiększą koszty obsługi ubezpieczeń komunikacyjnych, a w konsekwencji wpłyną na wysokość składki za ubezpieczenie opłacanej przez wszystkich posiadaczy pojazdów.

Zgodnie z art. 9 projektu ustawy, w art. 78a PRD uchylony zostanie ust. 2 określający jakie obecnie pojazdy mogą zostać czasowo wycofane z ruchu, a ust. 4 otrzyma brzmienie:

„4. Pojazd może być czasowo wycofany z ruchu na okres od 2 do 24 miesięcy. Okres ten może być przedłużony, jednak łączny okres wycofania pojazdu z ruchu nie może przekraczać 48 miesięcy, licząc od dnia wydania decyzji o jego czasowym wycofaniu z ruchu.”

Uchylone zostaną także ust. 4a-4c odnoszące się do okresu czasowego wycofania pojazdu z ruchu oraz warunków dopuszczenia czasowo wycofanego pojazdu osobowego do ruchu po naprawie.

Polska Izba Ubezpieczeń wielokrotnie opiniując projekty legislacyjne związane z rozszerzeniem katalogu pojazdów, które będą mogły zostać czasowo wycofane z ruchu podkreślała, że czasowe wycofanie pojazdu z ruchu nie jest tożsame z wyrejestrowaniem pojazdu, a co za tym idzie na posiadaczu czy nabywcy wycofanego pojazdu ciąży bezwzględny obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia w zakresie OC ppm. Jednocześnie, zgodnie z art. 8 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tj. Dz.U. z 2022 r. poz. 2277 z późn. zm., dalej: UoUO) zakład

ubezpieczeń, na wniosek posiadacza pojazdu jest obowiązany do proporcjonalnego obniżenia składki ubezpieczeniowej na okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu. Składka ta może zostać obniżona nie mniej niż o 95%. Zakład ubezpieczeń w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej, w zamian za 5% składki ubezpieczeniowej – zobowiązany będzie do wypłaty odszkodowania za szkodę w mieniu i na osobie do limitu sumy gwarancyjnej wynoszącej aktualnie ponad 5 mln euro na zdarzenie.

Czasowe wycofanie pojazdu z ruchu drogowego nie prowadzi do całkowitego wyeliminowania ryzyka spowodowania szkody tym pojazdem – ubezpieczenie OC ppm obejmuje także inne okoliczności, w jakich może powstać szkoda (np. postój lub wprowadzenie go do ruchu przez osobę nieuprawnioną). Przepisy prawa polskiego, a także doktryna i utrwalone orzecznictwo bardzo szeroko definiują ruch pojazdu – za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem pojazdu uznawana jest m.in. szkoda podczas wsiadania lub wysiadania z pojazdu, podczas i w związku z jego postojem czy załadunkiem i rozładunkiem. Pozostawienie lub unieruchomienie pojazdu na parkingu nie wyklucza więc sytuacji, w których może dojść do wystąpienia szkody. Jednocześnie posiadacz pojazdu czasowo wycofanego z ruchu nie jest pozbawiony możliwości korzystania z jego użycia np. w razie nagłej potrzeby. Ponadto, pomimo ustawowego obowiązku złożenia przez właściciela pojazdu do depozytu organu rejestrującego dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych, nie można wykluczyć ryzyka poruszania się pojazdem wycofanym z ruchu na tablicach rejestracyjnych od innego pojazdu i spowodowania wypadku lub kolizji.

Podkreślenia wymaga również fakt, że w przypadku pojazdów, które obecnie mogą zostać czasowo wycofane z ruchu (m.in. samochody ciężarowe, autobusy, poważnie uszkodzone pojazdy osobowe) można domniemywać, iż pojazdy te przechowywane są przez ich posiadacza poza obszarem publicznym, na zamkniętym terenie, w garażu. W przypadku pojazdów osobowych ich postój odbywał się będzie na terenie prywatnym posiadacza pojazdu – na podwórku bądź na ogólnodostępnym parkingu osiedlowym, co będzie miało wpływ na zwiększenie ryzyka wystąpienia szkody.

Jak wynika z doświadczeń ubezpieczycieli, zdarza się, że pojazdy wycofane z ruchu i tak się poruszają, powodując szkody. Trudno więc przez analogię nie przyjąć, że również, gdyby była możliwość czasowego wycofania z ruchu wszystkich aut osobowych i motocykli, te w dalszym ciągu uczestniczyłyby w ruchu – np. w związku z pilną koniecznością dojazdu do lekarza.

Za nietrafione należy uznać uzasadnienie proponowanej zmiany, jakie zostało przedstawione w projekcie ustawy – wyjście naprzeciw szerokim oczekiwaniom społecznym, pełniejsza realizacja prawa własności oraz przede wszystkim ograniczenie kosztów OC ppm. Rozszerzenie możliwości czasowego wycofania z ruchu na kolejne kategorie pojazdów, a co za tym idzie, zmniejszenie wartości składek jakie będą wpływać do funduszu ubezpieczeniowego spowoduje, że pozostali posiadacze pojazdów zobowiązani będą do zapłaty jeszcze wyższych składek za ubezpieczenie. Ekonomiczny sens ubezpieczeń wyraża się tym, że określone osoby pragnące zapewnić sobie wyrównanie szkody wynikającej z pewnych zdarzeń losowych czy też uzyskanie świadczenia w związku z wystąpieniem oznaczonych zdarzeń dotyczących ich zdrowia, życia czy mienia, opłacają składki na fundusz ubezpieczeniowy zarządzany przez ubezpieczyciela, z którego uzyskują świadczenia.

Nie można zgodzić się także z argumentem, że określonym osobom, które np. przez znaczną część roku przebywają zagranicą albo korzystają z określonych pojazdów (np. kamperów, przyczep kempingowych) jedynie w okresie wakacyjnym proponowana zmiana pozwoli poczynić znaczne oszczędności finansowe. Fakt nieużytkowania pojazdu (np. motocykla zimą) i obowiązek opłaty składki

za OC ppm także za ten okres wynika z tego, że składka za ubezpieczenie np. motocykla kalkulowana jest za cały rok – zarówno za okres wiosenno-letni, kiedy pojazd ten jest użytkowany i występuje zdecydowanie wyższe ryzyko wystąpienia szkody, jak i za okres jesienno-zimowy, kiedy pojazd ze względu na warunki atmosferyczne nie jest używany. Oznacza to, że obliczona uroczniona składka uwzględnia zwiększone ryzyko użytkowania pojazdu w okresie wiosenno-letnim. W przypadku, gdyby składka ta ustalana była wyłącznie za okres użytkowania motocykla musiałaby ona być zdecydowanie wyższa, adekwatnie do ryzyka.

Z tego też względu, gdyby prace związane z rozszerzeniem możliwości czasowego wycofania z ruchu na wszystkie zarejestrowane pojazdy miały być kontynuowane, niezbędnym będzie zmiana limitu do jakiego może zostać obniżona składka za ubezpieczenie takiego pojazdu – 5% składka za roczne ubezpieczenie pojazdu osobowego czy przyczepy może być niewystarczająca nawet na pokrycie kosztów korespondencji związanej z obsługą tego ubezpieczenia wskazanych w art. 28 UoUO.

Druga z proponowanych w projekcie ustawy zmian – zwolnienie gmin i powiatów z obowiązku zawarcia OC ppm na pojazdy usunięte z dróg na podstawie art. 50a oraz art. 130a PRD także negatywnie wpłynie na finanse zakładów ubezpieczeń. Jej wpływ będzie również niekorzystny dla finansów powiatów oraz gmin w związku z przeniesieniem na nieodpowiedzialności za naprawienie szkód wyrządzonych takimi pojazdami. Przepisy dyrektywy komunikacyjnej dopuszczają możliwość zwolnienia z obowiązku zawarcia OC ppm dla określonych pojazdów, ale jednocześnie nakładają obowiązek, aby odszkodowanie w odniesieniu do wszystkich szkód majątkowych lub szkód na osobie odpowiadało odszkodowaniu dostępnemu na mocy dyrektywy tj. np. do wysokości limitu minimalnej sumy gwarancyjnej.

W ocenie Izby dodanie do UoUO art. 24a będzie wymagało wprowadzenia jeszcze dalszych zmian do tej ustawy. Zgodnie z obecnym brzmieniem art. 29 UoUO posiadacz pojazdu jest zobowiązany do zawarcia umowy OC ppm przed wprowadzeniem pojazdu do ruchu tj. przed wprowadzeniem pojazdu na drogę w rozumieniu przepisów PRD. Pojazdy, które przejdą na własność gminy czy powiatu w dalszym ciągu będą zarejestrowane, a co za tym idzie każdorazowe wprowadzenie ich na drogę będzie wymagało zawarcia OC ppm. Brak spełnienia tego obowiązku wiązał się będzie z nałożeniem opłaty przez UFG, a w przypadku szkody przyjęciem odpowiedzialności za jej naprawienie przez UFG z prawem regresu o zwrot wypłaconego odszkodowania do właściciela pojazdu tj. do powiatu lub gminy. Zaproponowana zmiana do UoUO powinna zostać przeanalizowana w kontekście całości przepisów odnoszących się do OC ppm, w tym także dyrektywy komunikacyjnej w zakresie notyfikowania faktu wyłączenia takich pojazdów innym państwom członkowskim i Komisji Europejskiej.

Niezbędne jest także preredagowanie art. 24a ust. 3 projektu ustawy, gdyż z jego obecnego brzmienia wynika, że każda szkoda wyrządzona przez gminę lub powiat zostanie naprawiona przez ten podmiot, ale nie to jest istotą proponowanej zmiany. W tej propozycji chodzi o to, że jeżeli wystąpi szkoda wyrządzona w związku z ruchem pojazdu usuniętego z drogi to poszkodowany może dochodzić odszkodowania od gminy lub powiatu.

W ocenie Izby utrzymanie obowiązku zawarcia przez powiat lub gminę umowy OC ppm będzie miało korzystny wpływ na czas postępowania prowadzonego przez ten podmiot. Konieczność zawarcia umowy ubezpieczenia w ustawowo określonym terminie, a także rozwiązanie tej umowy w związku z przekazaniem pojazdu do stacji demontażu oraz prawo do ubiegania się o zwrot składki

za niewykorzystany okres ubezpieczenia mogą wpłynąć na skrócenie czasu prowadzenia tego postępowania przez powiat lub gminę.

Polska Izba Ubezpieczeń przedstawiając wpływ zmian legislacyjnych polegających na rozszerzeniu katalogu pojazdów jakie mogą zostać czasowo wycofane z ruchu na wszystkie zarejestrowane pojazdy oraz zwolnienie powiatów i gmin z obowiązku zawarcia OC ppm na pojazdy usunięte z dróg wnosi o odstąpienie od uwzględniania tych zmian w projekcie ustawy z uwagi na ich niekorzystny wpływ na wszystkie podmioty, na które będą oddziaływały te zmiany.

Z wyrazami szacunku,



Jan Grzegorz Prądkowski
Prezes Zarządu
Polska Izba Ubezpieczeń

Do wiadomości:

Szanowny Pan Przewodniczący Bartłomiej Wróblewski
Komisja Nadzwyczajna do spraw deregulacji

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

