



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja

Druk nr 3671
Warszawa, 21 kwietnia 2015 r.

Pan
Radosław Sikorski
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 ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Józefa Zycha.

(-) Bartłomiej Bodio; (-) Edmund Borawski; (-) Krzysztof Borkowski; (-) Artur Bramora; (-) Jan Bury; (-) Artur Dębski; (-) Dariusz Cezar Dziadzio; (-) Romuald Garczewski; (-) Marek Gos; (-) Artur Górczyński; (-) Eugeniusz Tomasz Grzeszczak; (-) Stanisław Kalemba; (-) Mieczysław Kasprzak; (-) Eugeniusz Kłopotek; (-) Tomasz Makowski; (-) Mirosław Maliszewski; (-) Elżbieta Nawrocka; (-) Michał Tomasz Pacholski; (-) Urszula Paślawska; (-) Mirosław Pawlak; (-) Waldemar Pawlak; (-) Józef Racki; (-) Paweł Sajak; (-) Marek Sawicki; (-) Zbigniew Sosnowski; (-) Franciszek Jerzy Stefaniuk; (-) Andrzej Sztorc; (-) Halina Szymiec-Raczyńska; (-) Piotr Walkowski; (-) Piotr Zgorzelski; (-) Józef Zych; (-) Stanisław Żelichowski.

USTAWA

z dnia 2014 r.

o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych

Art. 1. W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2013 r. poz. 392 oraz z 2014 r. poz. 827) wprowadza się następujące zmiany:

1) po art. 34 dodaje się art. 34a w brzmieniu:

„Art. 34a. Powództwo o odszkodowanie z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych wytacza się wyłącznie przed sąd miejsca zamieszkania albo siedziby poszkodowanego zdarzeniem powodującym szkodę albo przed sąd miejsca zaistnienia tego zdarzenia. Przelew wierzytelności nie wpływa na właściwość sądu.”;

2) w art. 36a dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2-4 w brzmieniu:

„2. Odszkodowanie, o którym mowa w ust. 1, za szkodę polegającą na poniesieniu kosztów najmu pojazdu zastępczego wypłaca się według stawek określonych w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 4, chyba że w umowie najmu ustalono czynsz według stawek w niższej wysokości.

3. Jeżeli okres najmu pojazdu zastępczego przekracza 14 dni, odszkodowanie, o którym mowa w ust. 1 pomniejsza się o wydatki w wysokości określonej w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 4, które poszkodowany poniósłby gdyby do szkody nie doszło.

4. Minister właściwy do spraw instytucji finansowych określi, w drodze rozporządzenia, wysokość stawek za każdy dzień najmu pojazdu zastępczego oraz wysokość wydatków, o których mowa w ust. 3, uwzględniając ceny rynkowe, czas trwania najmu oraz pojemność silnika i przeznaczenie pojazdu, który uległ szkodzie.”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie trzech miesięcy od dnia ogłoszenia.

Uzasadnienie

I. Uwagi ogólne

Projekt przewiduje nowelizację ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. Dz. U. 2013, poz. 392 z późn. zm.) poprzez wprowadzenie regulacji ograniczającej zakres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń w zakresie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów. Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w granicach odpowiedzialności cywilnej podmiotów objętych ubezpieczeniem, nie wyżej jednak niż do wysokości sumy gwarancyjnej ustalonej w umowie. Minimalne wysokości sumy gwarancyjnej określone są w art. 36 ustawy. Odpowiedzialność cywilna posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów obejmuje również szkody polegające na konieczności poniesienia przez poszkodowanego kosztów najmu pojazdu zastępczego. Jak wskazano w opublikowanym w 2013 roku raporcie Rzecznika Ubezpieczonych - „W ostatnich latach na rynku usług ubezpieczeniowych najczęstszym przedmiotem sporów i problemów jest sposób wykonywania przez zakłady ubezpieczeń umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (dalej: OC p.p.m.). W opinii Rzecznika Ubezpieczonych przyjęte zostały praktyki likwidacji szkód, które oparte są na niewłaściwej wykładni przepisów prawa odszkodowawczego lub pozostają w sprzeczności z orzecznictwem Sądu Najwyższego. Jednocześnie zaobserwowanym zjawiskiem jest nieadekwatny (zaniżony) poziom składki za umowę obowiązkowego ubezpieczenia OC p.p.m., który pogłębia się corocznie wraz ze wzrostem ryzyka i wysokością wypłacanych świadczeń odszkodowawczych. Te niepożądane zjawiska nie doczekały się instytucjonalnego rozwiązania poprzez adekwatne do występujących problemów działania organu nadzoru lub samych ubezpieczycieli, czy ich samorząd gospodarczy” (Orzecznictwo Sądu Najwyższego a praktyka likwidacji szkód komunikacyjnych. Raport Rzecznika Ubezpieczonych, Warszawa 2013, rzu.gov.pl/pdf/Raport_RU_SN_2013.pdf). Znaczna część przedmiotowego Raportu poświęcona jest właśnie problematyce rozbieżnej praktyki postępowania zakładów ubezpieczeń w przypadku dochodzenia zwrotu kosztów najmu pojazdu zastępczego.

Od kilku lat dostrzegalny jest znaczący napływ do sądów spraw o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego. Z pewnością istotny wpływ na tego rodzaju zjawisko miało

orzecznictwo Sądu Najwyższego otwierające dość szeroko dostęp do pojazdów zastępczych, nie tylko dla poszkodowanych prowadzących działalność gospodarczą, ale praktycznie dla każdego, kto utracił możliwość korzystania z pojazdu wskutek wypadku. W uchwale z dnia 17 listopada 2011r. (III CZP 5/11, Lex nr 1011468) Sąd Najwyższy opowiedział się za poglądem, że odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za uszkodzenie lub zniszczenie pojazdu mechanicznego niesłużącego do prowadzenia działalności gospodarczej nie jest uzależniona od niemożności korzystania przez poszkodowanego ze środków komunikacji zbiorowej. Sąd Najwyższy uznał, że korzystanie z samochodu jest w dzisiejszych czasach standardem cywilizacyjnym i ta funkcja pojazdu będzie się umacniać. W rezultacie tylko w sytuacji, gdy poszkodowany nie używał pojazdu lub dysponował innym pojazdem można rozważać w ogóle zbędność najmu. Korzystanie zaś przez poszkodowanego z pojazdu nie może być zastąpione wykorzystaniem środków komunikacji zbiorowej. W konsekwencji takiej wykładni znacznemu poszerzeniu uległ krąg podmiotów uprawnionych do odszkodowania. Można również prognozować, że liczba osób uprawnionych do odszkodowania w najbliższym czasie jeszcze wzrośnie. Jest to skutkiem utrzymującej się od wielu lat tendencji wzrostowej liczby wypadków komunikacyjnych. Na podstawie Raportu Polskiej Izby Ubezpieczeń – Rynek ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce (2011-2013r.) ze wstępnych danych Komendy Głównej Policji dotyczących stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym wynika, że w okresie styczeń – grudzień 2013 r. zgłoszono 354,4 tys. kolizji, czyli o 4,4% więcej niż rok wcześniej. Można zatem przewidywać, że wraz z upowszechnieniem się prawa do pojazdu zastępczego stopniowo będzie zwiększać się i wpływ tego rodzaju spraw do sądów.

W chwili obecnej w wydziałach gospodarczych sądów rejonowych tzw. „sprawy o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego” stanowią znaczną część spraw. Przykładowo, w wydziałach gospodarczych Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w latach 2012-2014 ilość tych spraw wahała się od 31% do 34%. Problemy prawne pojawiające się w tych sprawach są zróżnicowane. Z pewnością można jednak wyróżnić jako zjawisko powtarzające się w większości spraw problem wysokości stawki czynszu najmu pojazdu zastępczego. Problem ten sprowadza się albo do sporu dotyczącego wygórowanej wysokości stawki czynszu wskazanej w umowie albo braku wskazania w umowie wysokości stawki czynszu i odesłania w tym zakresie do cenników i innych dokumentów. W wielu przypadkach konieczne jest przeprowadzanie dowodu z opinii biegłego co przedłuża postępowanie i zwiększa jego koszty. Praktyka pokazuje więc, że przepisy prawa w tym zakresie są nieefektywne i nie

udzielają należytej ochrony poszkodowanym, którzy zmuszeni są, celem dochodzenia swych praw, angażować się w długotrwałe procesy. Rozbieżność orzecznictwa, na którą wskazuje w swoim raporcie Rzecznik Ubezpieczonych, nie zapewnia poszkodowanym odpowiednich gwarancji rekompensaty poniesionych kosztów.

II Uwagi szczegółowe

1. Projekt przewiduje zmianę art. 36a, poprzez wprowadzenie zasady, że odszkodowanie za szkodę polegającą na poniesieniu kosztów najmu pojazdu zastępczego wypłaca się według stawek określonych w rozporządzeniu Ministra Finansów, chyba że w umowie najmu ustalono czynsz według stawek w niższej wysokości (art. 36a ust. 2). Projektowana regulacja nie ogranicza odpowiedzialności sprawcy wobec poszkodowanego na zasadach ogólnych, a jedynie ustala zakres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń. Wydaje się jednak, że odpowiednio skalkulowane stawki w rozporządzeniu Ministra Finansów, tj. stawki odpowiadające stawkom rynkowym czyli takim, które realnie pozwolą poszkodowanemu na wynajęcie pojazdu zastępczego praktycznie wyeliminują sytuację niepełnego zaspokojenia poszkodowanego przez zakład ubezpieczeń, a przede wszystkim wyeliminują niejednorodną praktykę zakładów ubezpieczeń w tym zakresie. Jednocześnie wprowadzenie stawek pozwoli na, jeżeli nie pełne wyeliminowanie, to przynajmniej znaczne ograniczenie ilości sporów sądowych dotyczących wysokości stawki czynszu za najem pojazdu zastępczego. Jeżeli w umowie najmu ustalono czynsz według stawek w niższej wysokości to odszkodowanie wypłacane będzie według tych stawek zgodnie z ogólną zasadą, że odszkodowanie nie może przekroczyć wartości szkody.
2. Jeżeli okres najmu trwa dłużej to zasadnie można założyć, że poszkodowany odnosi korzyść majątkową polegającą na zaoszczędzeniu określonych wydatków, które poniósłby gdyby nie zaistniało zdarzenie wywołujące szkodę tj. gdyby nieprzerwanie korzystał ze swojego samochodu. Korzyść ta sprowadza się do zmniejszenia zużycia samochodu, który uległ szkodzie wskutek tego, że przez okres trwania najmu samochodu zastępczego jest on nie używany. Korzyść ta pomniejsza stratę w majątku poszkodowanego, a więc powinna być uwzględniona przy określaniu wysokości odszkodowania. Z tego względu projekt przewiduje wprowadzenie regulacji, zgodnie z którą jeżeli okres najmu pojazdu zastępczego przekracza 14 dni, odszkodowanie pomniejsza się o wydatki w wysokości określonej w rozporządzeniu Ministra

Finansów, które poszkodowany poniósłby gdyby do szkody nie doszło (art. 36a ust.3). Określenie wydatków (stawek amortyzacyjnych) w sposób zryczałtowany w rozporządzeniu Ministra Finansów uzasadnione jest dążeniem do zapewnienia pewności prawa i równego traktowania wszystkich ubezpieczonych poprzez wyeliminowanie rozbieżnej praktyki zakładów ubezpieczeń w tym zakresie.

3. Ograniczenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w żaden sposób nie narusza istoty ubezpieczenia obowiązkowego. Obecnie, odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń w ramach odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody wyrządzone w związku z ruchem tych pojazdów jest ograniczona w art. 38 ustawy. Ograniczenia te mają różne uzasadnienia aksjologiczne. Przykładowo, wskazuje się, że wyłączenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń za szkody polegające na utracie gotówki, biżuterii, papierów wartościowych, wszelkiego rodzaju dokumentów oraz zbiorów filatelistycznych, numizmatycznych i podobnych wynika z faktu, że byłoby to zbyt ryzykowane dla zakładu ubezpieczeń (tak, D. Maśniak, Komentarz do art. 38 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, LEX). Projektowane ograniczenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń za szkody polegające na poniesieniu kosztów najmu pojazdu zastępczego do wysokości stawek określonych w rozporządzeniu Ministra Finansów uzasadnione jest dążeniem do zapewnienia jednolitości stosowania prawa i zagwarantowania wszystkim ubezpieczonym odpowiedniej ochrony ubezpieczeniowej bez konieczności prowadzenia długotrwałych i kosztownych postępowań sądowych.
4. Dążenie do zabezpieczenia materialnego osób poszkodowanych w wypadkach samochodowych, które uwidacznia się w ograniczonym, zamkniętym katalogu okoliczności wyłączających odpowiedzialność gwarancyjną zakładu ubezpieczeń wymaga aby ustalając stawki za dzień najmu pojazdu zastępczego oraz stawki wydatków, które pomniejszają wysokość odszkodowania Minister Finansów wziął pod uwagę ceny rynkowe, czas trwania najmu oraz pojemność silnika i przeznaczenie pojazdu (art. 36a ust. 4). Tylko wówczas możliwe będzie zagwarantowanie poszkodowanemu uzyskania od zakładu ubezpieczeń odszkodowania, które pokryje faktyczne koszty związane z wynajęciem pojazdu zastępczego odpowiadającego pojazdowi uszkodzonemu.

5. Projekt przewiduje również dodanie art. 34a, zgodnie z którym powództwo o odszkodowanie z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych będzie się wytaczać wyłącznie przed sąd miejsca zamieszkania albo siedziby poszkodowanego albo przed sąd miejsca zaistnienia zdarzenia powodującego szkodę, a przelew wierzytelności nie będzie miał wpływu na właściwość sądu. Obecnie, zgodnie z art. 20 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych powództwo o roszczenie wynikające z umów ubezpieczeń obowiązkowych lub obejmujące roszczenia z tytułu tych ubezpieczeń można wytoczyć bądź według przepisów o właściwości ogólnej, bądź przed sąd właściwy dla miejsca zamieszkania lub siedziby poszkodowanego lub uprawnionego z umowy ubezpieczenia. Praktyka pokazuje, że zdecydowana większość sporów dotyczących odszkodowania za koszty najmu pojazdu zastępczego toczy się między zakładem ubezpieczeń, a przedsiębiorcami, którzy zajmują się wynajmem pojazdów. Przedsiębiorcy ci, kontaktują się z poszkodowanym tuż po zajściu zdarzenia, obiecując poszkodowanemu nieodpłatne udostępnienie pojazdu zastępczego. Następnie na podstawie umowy cesji wierzytelności wchodzi w prawa poszkodowanego. Zarówno zdecydowana większość przedsiębiorców zajmujących się tym procederem, jak i zakładów ubezpieczeń (właściwość ogólna pozwanego) ma siedzibę w kilku największych miastach w Polsce, w szczególności w Warszawie. Powoduje to nieprawdopodobną wręcz koncentrację spraw z tego tytułu w kilku sądach. Z punktu widzenia interesów wymiaru sprawiedliwości oraz interesów obywateli zjawisko takie wywołuje negatywne skutki. Po pierwsze, w toku postępowania z reguły konieczne jest przesłuchanie w charakterze świadka osoby faktycznie poszkodowanej wypadkiem i wynajmującej pojazd zastępczy. Z oczywistych względów osoby te mieszkają na terenie całego kraju, co oznacza, że albo muszą przyjechać na rozprawę do odległego od swojego miejsca zamieszkania sądu, albo sąd przesłucha ich w drodze pomocy prawnej, co znaczenie przedłuża postępowanie. Po drugie, przy istniejącej obecnie dużej koncentracji spraw danego typu w kilku ośrodkach powstają problemy z dostępnością biegłych, a, jak pokazuje praktyka, w większości spraw pojawia się konieczność przeprowadzenia dowodu z opinii biegłego. Powyższe dwa czynniki można uznać za główne przyczyny długotrwałości postępowań sądowych w sprawach o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego. Zastrzeżenie wyłącznej właściwości sądu według miejsca zamieszkania

(siedziby) poszkodowanego albo miejsca zaistnienia zdarzenia powodującego szkodę z zastrzeżeniem, że przelew wierzytelności nie wpływa na właściwość sądów, spowoduje ograniczenie powyższego ryzyka i dekoncentrację spraw w ramach organizacji wymiaru sprawiedliwości, a w konsekwencji usprawnienie tych postępowań.

Projekt ustawy nie spowoduje negatywnych skutków finansowych dla budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Przedmiot projektowanej regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Warszawa, 5 maja 2015 r.

BAS-WAPEiM-843/15

Pan
Radosław Sikorski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

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

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2012 r. poz. 32, ze zmianami) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt ustawy przewiduje nowelizację ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2013 r. poz. 392, ze zmianami; dalej jako: „ustawa”). Proponowana zmiana zakłada dodanie do ustawy art. 34a, zgodnie z którym powództwo o odszkodowanie z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych będzie można wytoczyć wyłącznie przed sądem miejsca zamieszkania albo siedziby poszkodowanego zdarzeniem powodującym szkodę albo przed sądem miejsca zaistnienia tego zdarzenia. Przelew wierzytelności obejmujących roszczenie o to odszkodowanie nie będzie wpływał na właściwość sądu.

Projektodawcy zaproponowali również zmianę art. 36a ustawy polegającą na określeniu zasad ustalania odszkodowania za szkodę polegającą na poniesieniu kosztów najmu pojazdu zastępczego.

Proponowana ustawa ma wejść w życie po upływie trzech miesięcy od dnia ogłoszenia.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem

2.1. W prawie Unii Europejskiej zasady regulujące ustalanie właściwości sądów w sprawach dotyczących ubezpieczenia są określone w rozporządzeniu Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i

uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (dalej jako: „rozporządzenie”)¹.

W sekcji 3 rozporządzenia określono jurysdykcję sądów w sprawach dotyczących ubezpieczenia. Artykuł 9 rozporządzenia statuuje zasady ogólne wskazując, że ubezpieczyciel mający miejsce zamieszkania² na terytorium państwa członkowskiego może być pozwany: przed sądy państwa członkowskiego, w którym ma miejsce zamieszkania (art. 9 ust. 1 lit. a rozporządzenia); w innym państwie członkowskim w przypadku powództw ubezpieczającego, ubezpieczonego lub uposażonego z tytułu ubezpieczenia – przed sąd miejsca, w którym powód ma miejsce zamieszkania (art. 9 ust. 1 lit. b rozporządzenia); jeżeli jest on współubezpieczycielem, przed sąd państwa członkowskiego, przed którym został pozwany główny ubezpieczyciel (art. 9 ust. 1 lit. c rozporządzenia).

Jeżeli ubezpieczyciel nie ma miejsca zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego, ale posiada filię, agencję lub inny oddział w państwie członkowskim, to w sporach wynikających z ich działalności jest traktowany tak, jak gdyby miał miejsce zamieszkania na terytorium tego państwa członkowskiego (art. 9 ust. 2 rozporządzenia). Do ubezpieczycieli, o których mowa w poprzednim zdaniu, stosuje się więc ogólne normy wskazane w art. 9 ust. 1 rozporządzenia.

W rozporządzeniu określone zostały dodatkowe, względem wskazanych w przywołanym art. 9 ust. 1, zasady ustalania właściwości sądów, odnoszące się do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Zgodnie z nimi ubezpieczyciel może być ponadto pozwany przed sąd miejsca, gdzie nastąpiło zdarzenie wywołujące szkodę (art. 10 rozporządzenia) oraz przed sąd, w którym zawisło powództwo poszkodowanego przeciwko ubezpieczonemu, o ile jest to dopuszczalne według prawa tego sądu (art. 11 ust. 1 rozporządzenia).

Przepisy rozporządzenia umożliwiają stronie wybór sądu właściwego, do którego może być kierowany pozew przeciwko ubezpieczycielowi, zgodnie z zasadami określonymi w art. 9 ust. 1, art. 10 i art. 11 ust. 1 rozporządzenia. W motywach 13 i 14 rozporządzenia podkreślono, że m.in. w sprawach dotyczących ubezpieczenia słabsza strona powinna być chroniona przez przepisy jurysdykcyjne dla niej bardziej korzystne niż przepisy ogólne oraz swoboda stron w zakresie umownego wyboru jurysdykcji w tych sprawach jest ograniczona.

Zgodnie z regułą ogólną wyrażoną w art. 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, powtórzoną w art. 76 rozporządzenia, wiąże ono w całości i jest bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich. Potwierdzeniem dla tej tezy jest również motyw 6 rozporządzenia, który stanowi, że celem zagwarantowania swobodnego przepływu orzeczeń w sprawach cywilnych i

¹ Dz. Urz. UE L 12 z 16.1.2001, s. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 19, t.4, s. 42, ze zmianami.

² Zgodnie z art. 60 ust. 1 rozporządzenia przez miejsce zamieszkania spółek i osób prawnych rozumie się miejsce, w którym znajduje się ich statutowa siedziba, główny organ zarządzający lub główne przedsiębiorstwo.

handlowych niezbędnym i stosownym jest, aby przepisy o jurysdykcji oraz uznawaniu i wykonywaniu orzeczeń zostały określone w drodze aktu unijnego, który będzie wiążący i bezpośrednio stosowany.

2.2. Wybrane zagadnienia dotyczące ubezpieczeń obowiązkowych posiadaczy pojazdów mechanicznych są uregulowane w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (dalej jako: „dyrektywa”)³. W dyrektywie nie sprecyzowano zakresu odszkodowania przysługującego z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów. Wskazano jedynie, że pokrywa ono obligatoryjnie zarówno szkody majątkowe, jak i szkody na osobie (art. 3 akapit 4 dyrektywy).

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

3.1. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej państwa członkowskie tracą kompetencje do regulowania materii objętej regulacją rozporządzenia (wyrok Trybunału z 10 października 1973 r., *Fratelli Variola S.p.A. v Amministrazione italiana delle Finanze*, C-34/73). W ocenie Trybunału ustanowienie aktu krajowego, który powtarza uregulowania zawarte w rozporządzeniu stanowi naruszenie prawa wspólnotowego (obecnie: unijnego). Niedopuszczalne jest również precyzowanie przepisów rozporządzeń w prawie krajowym (wyrok Trybunału z 18 lutego 1970 r., *Hauptzollamt Hamburg-Oberelbe v Firma Paul G. Bollmann*, C-40/69).

W tym kontekście należy wskazać na proponowany art. 34a ustawy, który obejmuje materię normowaną w rozporządzeniu. Rozporządzenie wiąże w całości, jest bezpośrednio stosowane i jego treść w zakresie ustalenia zasad wyboru sądu właściwego w sprawach o ubezpieczenie nie wymaga podejmowania żadnych zabiegów prawodawczych przez państwa członkowskie. Porównanie przepisów projektu ustawy oraz rozporządzenia wskazuje, że w projekcie powtórzono treść rozporządzenia w odniesieniu do wskazania jako sądu właściwego w sprawach dotyczących powództw o odszkodowanie z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych sądu miejsca zamieszkania albo siedziby poszkodowanego zdarzeniem powodującym szkodę albo sądu miejsca zaistnienia tego zdarzenia. Na gruncie ustalonego prawa UE, wynikającego z orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości, tego rodzaju powtórzenie należy uznać za niezgodne z prawem Unii Europejskiej.

W projektowanym art. 34a ustawy zaproponowano ograniczenie właściwości miejscowej do dwóch rodzajów sądów. W projekcie nie określono

³ Dz. Urz. UE L 263 z 7.10.2009, s. 11.

żadnych dodatkowych warunków stosowania tego ograniczenia. Należy więc przyjąć, że ograniczenie jurysdykcji dotyczy w szczególności przypadków pozywania ubezpieczycieli.

Projektowany art. 34a ustawy jest niezgodny z art. 9 ust.1 lit. a i c rozporządzenia, a także z art. 11 ust. 1 rozporządzenia w zakresie, w którym wyłącza możliwość dokonania wyboru przez powoda, jako sądu właściwego do złożenia pozwu przeciwko ubezpieczycielowi: sądu miejsca siedziby lub prowadzenia działalności przez ubezpieczyciela, sądu, przed którym został pozwany główny ubezpieczyciel (jeśli składany pozew dotyczy współubezpieczyciela) albo sądu, w którym zawisło powództwo poszkodowanego przeciwko ubezpieczonemu.

3.2 Projekt ustawy nie narusza przepisów dyrektywy, w szczególności art. 3 akapit 4 dyrektywy, w zakresie określenia w projekcie zasad ustalania odszkodowania za szkodę polegającą na poniesieniu kosztów najmu pojazdu zastępczego

4. Konkluzje

Projekt ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych **jest niezgodny** z prawem Unii Europejskiej w zakresie, w którym powtarza treść obowiązującego i bezpośrednio stosowanego rozporządzenia oraz wyłącza możliwość dokonania wyboru przez powoda, jako sądu właściwego do złożenia pozwu przeciwko ubezpieczycielowi: sądu miejsca siedziby lub prowadzenia działalności przez ubezpieczyciela, sądu, przed którym został pozwany główny ubezpieczyciel (jeśli składany pozew dotyczy współubezpieczyciela) albo sądu, w którym zawisło powództwo poszkodowanego przeciwko ubezpieczonemu. W pozostałym zakresie projekt ustawy nie narusza prawa Unii Europejskiej.

Szef Kancelarii Sejmu


Lech Czapla

Warszawa, 5 maja 2015 r.

BAS-WAPEiM-844/15

Pan
Radosław Sikorski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Józef Zych) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu

Projekt ustawy przewiduje nowelizację ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2013 r. poz. 392, ze zmianami; dalej jako: „ustawa”). Proponowana zmiana zakłada dodanie do ustawy art. 34a, zgodnie z którym powództwo o odszkodowanie z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych będzie można wytoczyć wyłącznie przed sądem miejsca zamieszkania albo siedziby poszkodowanego zdarzeniem powodującym szkodę albo przed sądem miejsca zaistnienia tego zdarzenia. Przelew wierzytelności obejmujących roszczenie o to odszkodowanie nie będzie wpływał na właściwość sądu.

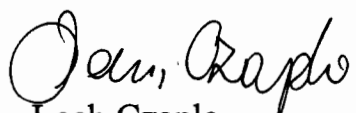
Projektodawcy zaproponowali również zmianę art. 36a ustawy polegającą na określeniu zasad ustalania odszkodowania za szkodę polegającą na poniesieniu kosztów najmu pojazdu zastępczego.

Projekt ustawy jest niezgodny z prawem Unii Europejskiej w zakresie, w którym powtarza treść obowiązującego i bezpośrednio stosowanego rozporządzenia oraz wyłącza możliwość dokonania wyboru przez powoda, jako sądu właściwego do złożenia pozwu przeciwko ubezpieczycielowi: sądu miejsca siedziby lub prowadzenia działalności przez ubezpieczyciela, sądu, przed którym został pozwany główny ubezpieczyciel (jeśli składany pozew dotyczy współubezpieczyciela) albo sądu, w którym zawisło powództwo

poszkodowanego przeciwko ubezpieczonemu. W pozostałym zakresie projekt ustawy nie narusza prawa Unii Europejskiej.

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu

Szef Kancelarii Sejmu


Lech Czapla



RZECZPOSPOLITA POLSKA
PROKURATOR GENERALNY

Warszawa, dnia 12.05. 2015 r.

PG VII G 025-132/15

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz.

Data wpływu 18.05.2015r

Pan

Adam Podgórski

Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze

W nawiązaniu do pisma z 4 maja 2015 r., nr GMS-WP-173-102/15, dotyczącego poselskiego *projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych*, przekazanego Prokuratorowi Generalnemu do wyrażenia opinii w trybie art. 3 ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1985 r. o prokuraturze (Dz. U. z 2011 r. Nr 270, poz. 1599, z późn. zm.), uprzejmie informuję, że do projektu, którego przedmiot pozostaje poza zakresem zadań prokuratury uwag nie wnoszę.

Z pozdrowieniami
A. Seremet

Andrzej Seremet



PRZEWODNICZĄCY
KRAJOWEJ RADY SĄDOWNICTWA

Warszawa, 13 maja 2015 r.

Nr WO-020-53/15

Dot. GMS-WP-173-102/15

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

Pan Adam PODGÓRSKI

L. dz.

Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

Data wpływu ... K. OS. 2015 ...

Szanowny Panie Ministrze

W załączeniu, uprzejmie przesyłam odpis opinii Krajowej Rady Sądownictwa z dnia 8 maja 2015 r. w przedmiocie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

Z pozdrowieniami

Wiceprzewodniczący
Krajowej Rady Sądownictwa

Płk Piotr Raczkowski
sędzia Wojskowego Sądu Okręgowego

OPINIA**KRAJOWEJ RADY SĄDOWNICTWA**

z dnia 8 maja 2015 r.

w przedmiocie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych

Krajowa Rada Sądownictwa, po zapoznaniu się z projektem ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, co do zasady pozytywnie opiniuje zawarte w nim założenia, zgłaszając jednocześnie poniższe uwagi w zakresie projektowanego art. 36a ustawy.


Rada zauważa, że brzmienie delegacji ustawowej zawartej w projektowanym art. 36a ust. 4 redakcyjnie odbiega od brzmienia norm zawartych ust. 2-3 tego artykułu. Niezbędnym wydaje się ujednoclenie wskazanych w zdaniu poprzednim przepisów.

Jednocześnie Krajowa Rada Sądownictwa zwraca uwagę, że pełne zaopiniowanie niniejszego projektu będzie możliwe po przedstawieniu projektu rozporządzenia Ministra właściwego do spraw instytucji finansowych, o którym mowa w art. 36a ust. 4 projektu ustawy.

Biuro Krajowej Rady Sądownictwa
ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

ZASTĘPCA DYREKTORA
Wydziału Organizacyjnego
Biura Krajowej Rady Sądownictwa

Małgorzata Golcew
Małgorzata Golcew

Wiceprzewodniczący
Krajowej Rady Sądownictwa

płk Piotr Raczkowski
sędzia Wojskowego Sądu Okręgowego
Piotr Raczkowski



PROKURATORIA GENERALNA SKARBU PAŃSTWA

Główny Urząd Prokuraturii Generalnej Skarbu Państwa

ul. Hoża 76/78, 00-682 Warszawa
tel.: (+48) 022 3923109; fax: (+48) 022 3923120

www.prokuratoria.gov.pl
e-mail: kancelaria@prokuratoria.gov.pl

KR-51-224/15/ZŚP
DOPL/ 1629 /15

Warszawa, dnia 15 maja 2015 r.

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz.

Data wpływu 18. 05. 2015r.

**Pan Adam PODGÓRSKI
ZASTĘPCA SZEFA
KANCELARII SEJMU RP**

Szanowny Panie Ministrze,

W nawiązaniu do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, nadesłanego przy piśmie nr GMS-WP-173-102/15 z dnia 4 maja 2015 r., w załączeniu uprzejmie przesyłam opinię Prokuraturii Generalnej Skarbu Państwa do tego projektu.

z wyrazami szacunku

PREZES
Prokuraturii Generalnej
Skarbu Państwa

Prof. zw. dr hab. Bronisław Sitek

PROKURATORIA GENERALNA SKARBU PAŃSTWA

Główny Urząd Prokuraturii Generalnej Skarbu Państwa

KR-51-224/15/ZSP

2015.05.15

Opinia
do poselskiego projektu ustawy
o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych,
Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych

1. Projekt słusznie obejmuje odpowiedzialnością zakładu ubezpieczeń również szkodę polegającą na poniesieniu kosztów najmu pojazdu zastępczego. Metoda tego objęcia wydaje się jednak wymagać modyfikacji. Przede wszystkim jest konieczne stworzenie przepisu włączającego – wzorem obowiązującego art. 36a – w zakres odszkodowania z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych szkody polegającej na poniesieniu kosztów najmu pojazdu zastępczego. Nie można tego dokonać poprzez odesłanie do obecnego art. 36a (oznaczanego w projekcie jako art. 36a ust. 1), gdyż ten przepis włącza w zakres odszkodowania z ubezpieczenia OC koszty dodatkowego badania technicznego pojazdu mechanicznego, w którym została dokonana naprawa wynikająca ze zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń w zakresie elementów układu nośnego, hamulcowego lub kierowniczego, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Niezbędne jest dodanie nowego art. 36b, który w ust. 1 powinien stanowić, że „odszkodowanie z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje nadto koszty najmu pojazdu zastępczego w okresie, w którym pojazd objęty tym ubezpieczeniem był uszkodzony”. Takiej treści przepis nie tylko wskaże jeden z elementów odszkodowania, ale nadto określi okres objęty odszkodowaniem. W proponowanym rozwiązaniu kolejnymi przepisami byłyby projektowane art. 36a ust. 2 – 4, z uwzględnieniem uwag sformułowanych poniżej.
2. Użyty w projektowanym art. 36a ust. 2 zwrot „poniesienie kosztów najmu pojazdu zastępczego” może budzić wątpliwości interpretacyjne co do rozumienia pojęcia „poniesienie kosztów”. Językowo oznacza to poczynienie nakładów, włożenie kapitału czy inwestowanie. Takie rozumienie może wykluczać bezgotówkową likwidację szkody w postaci przelewu wierzytelności (cesji) między poszkodowanym posiadaczem uszkodzonego pojazdu mechanicznego a wynajmującym zastępczy pojazd mechaniczny, który będzie rozliczał się bezpośrednio z zakładem ubezpieczeń. Tymczasem z uwagi na stosowaną w tym względzie praktykę jest konieczne objęcie projektowanym przepisem także takiej sytuacji. Dlatego też brzmienie zaproponowane w pkt 1 niniejszej opinii wydaje się bardziej adekwatne, w dodatku spójne z obowiązującym art. 36a ustawy.

3. Projektowany przepis art. 36a ust. 3 można by skreślić. Uzależnienie pomniejszenia wydatków na najem pojazdu zastępczego o koszty, które poniósłby poszkodowany, gdyby do szkody nie doszło, od ilości dni najmu pojazdu zastępczego wydaje się bezpodstawnie różnicować status poszkodowanych posiadaczy pojazdów mechanicznych, które zostały uszkodzone.
4. Wytyczne formułowane w projektowanym art. 36a ust. 4 budzą wątpliwość w części odnoszącej się do „czasu trwania najmu”. Element czasu trwania najmu pojazdu zastępczego nie powinien być wyznacznikiem wysokości czynszu najmu oraz wysokości wydatków własnych poszkodowanego, które poniósłby gdyby do szkody nie doszło. Trudno różnicować te koszty w zależności od horyzontu temporalnego, a powinny być one określone w stawkach dziennych lub kilometrowych. Pomocne w tym względzie, jako wyznacznik kwot minimalnych lub maksymalnych, mogą być stawki za używanie prywatnych pojazdów mechanicznych do celów służbowych, określone na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2013 r. poz. 1414 z późn.zm.).

STARSZY
Sędzią
Zbigniew S.

Warszawa, 19 maja 2015 r.

PIU664/2015

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz.

Data wpływu ...19.05.2015...

Szanowny Pan
Adam Podgórski
Zastępca Szefa
Kancelarii Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Dotyczy: WIZ: 6MS-WP-173-102/15

Szanowny Panie Ministrze,

Polska Izba Ubezpieczeń (dalej: PIU), w oparciu o stanowiska przekazane przez swoich Członków przedstawia następującą opinię odnośnie nowej wersji projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK (dalej: uouo), mającej na celu rozwiązanie problemu rosnącej liczby pozwów o zwrot kosztów najmu pojazdu z ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu:

- pozostawiamy do uznania ustawodawcy przyjęcie rozwiązań w przedmiocie określenia właściwości miejscowej sądów;
- wyrażamy negatywne stanowisko odnośnie wprowadzenia maksymalnych stawek za każdy dzień najmu oraz wysokości wydatków eksploatacyjnych w drodze rozporządzenia,
- wnosimy o wskazanie znacznie dłuższego od proponowanego vacatio legis oraz w przypadku kontynuowania prac nad rozporządzeniem o udział zakładów ubezpieczeń w tych pracach.

Poniżej przedstawiamy szczegółowe uzasadnienie do powyższej opinii.

I. Zmiana właściwości miejscowej sądów

W opinii członków Izby zmiana właściwości miejscowej sądów z punktu widzenia zakładów ubezpieczeń zmiana będzie niosła za sobą dwojakiego rodzaju skutki:

- skrócenie czasu oczekiwania na wyznaczenie posiedzenia sądu, rozpatrzenie sprawy, wydania opinii biegłego itp., a co za tym idzie w przypadku negatywnego dla zakładu ubezpieczeń rozstrzygnięcia sprawy niższe koszty tego postępowania,

ale jednocześnie

- wzrost kosztów obsługi prawnej postępowań, które w szerszym zakresie prowadzone będą poza Warszawą, gdzie znajduje się siedziba większości zakładów ubezpieczeń.

W świetle powyższych uwag dotyczących zmiany właściwości miejscowej sądów uregulowanie przedmiotowej zmiany pozostawiamy w gestii ustawodawcy.

II. Wprowadzenie rozporządzeniem wysokości stawek za każdy dzień najmu oraz wysokości wydatków eksploatacyjnych

Polska Izba Ubezpieczeń zwraca uwagę, że od podjęcia tematu zalewu sądów gospodarczych sprawami związanymi z najmem pojazdów upłynęło już prawie półtora roku - pierwsze spotkanie w tej sprawie zostało zorganizowane przez Ministerstwo Sprawiedliwości w grudniu 2013 r. W tym czasie na rynku ubezpieczeniowym pojawiło się wiele zmian normujących, w ocenie PIU, kwestie najmu pojazdu.

Przede wszystkim całkowicie zmieniło się otoczenie biznesowe - w znaczący sposób zmieniły się praktyki na polskim rynku w reakcji na występujące patologie. W chwili obecnej coraz więcej zakładów ubezpieczeń proponuje osobie zainteresowanej najmem pojazdu skorzystanie z przedstawionej przez zakład ubezpieczeń oferty. Jest to możliwe dzięki umowom zawartym przez zakłady ubezpieczeń z wypożyczalnią pojazdów bądź tworzeniu własnej floty pojazdów, z której mogą skorzystać nie tylko Klienci zakładu ubezpieczeń, ale każda osoba, która zainteresowana jest najmem pojazdu zastępczego¹. W naszej ocenie działania te pozytywnie wpływają na cały rynek w zakresie stawek za pojazd zastępczy, prowadząc do ich stabilizacji, a tym samym przyczyniają się do optymalizacji kosztów tak dla klientów, jak i dla innych ubezpieczycieli.

Ubezpieczyciele także, w drodze indywidualnych negocjacji i uzgodnień z największymi dostawcami usług najmu pojazdów generującymi jednocześnie największą liczbę sporów sądowych, rozwiązywali sprawy zaległych płatności. Tym samym wyeliminowane zostały najczęstsze przyczyny sporów sądowych - czas i stawka najmu pojazdu.

Dodatkowo zmianie uległy warunki prowadzenia działalności - Komisja Nadzoru Finansowego wydała Wytyczne dotyczące likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych - wytyczna 20 odnosi się do właśnie do kwestii związanych z najmem pojazdu.²

¹ <http://media.pzu.pl/pr/288596/rewolucja-na-ryнку-aut-zastępczych>
<http://www.ergohestia.pl/dla-ciebie/likwidacja-szkod/likwidacja-szkod.html>
<http://media.warta.pl/pr/287889/warta-nowa-odslona-w-rywalizacji-na-jakosc-obsługi-klienta>

²

http://www.knf.gov.pl/Images/wytyczne_dotyczace_likwidacji_szkod_z_ubezpieczen_komunikacyjnych_tcm75-40006.pdf

Mając na uwadze opisane powyżej działania, które podjęte zostały przez zakłady ubezpieczeń w ciągu tego roku należy negatywnie odnieść się do zasadności i celowości kontynuowania prac nad określaniem tych stawek na poziome rozporządzenia.

Dodatkowo, jak już poprzednio sygnalizowaliśmy, ustalenie stawek w drodze rozporządzenia wiąże się z bardzo wysokim ryzykiem związanym z właściwym opracowaniem wysokości tych stawek oraz częstotliwość ich aktualizacji.

Zgodnie z przedłożonym projektem, wysokość stawek za każdy dzień najmu pojazdu zastępczego oraz wysokość wydatków pomniejszających te stawki zostanie określona przez ministra właściwego do spraw instytucji finansowych, z uwzględnieniem cen rynkowych, czasu trwania najmu, pojemności silnika oraz przeznaczenia pojazdu, który uległ uszkodzeniu. Projekt nie wyjaśnia jednak jaką metodologią będą ustalane przedmiotowe stawki oraz czy i jak często będą aktualizowane. Wątpliwości budzi także, czy minister właściwy do spraw instytucji finansowych dysponuje odpowiednim aparatem, pozwalającym na poczynienie obiektywnych i prawidłowych ustaleń w tym zakresie.

Analizując zakres prac nad przygotowaniem takiego rozporządzenia przede wszystkim należy podkreślić trudności praktyczne i stopień skomplikowania tych prac wynikający z faktu licznych stawek rynkowych i „quasi rynkowych”, z jakimi obecnie mamy do czynienia w tym zakresie.

Z jednej strony należy mieć na względzie stawki obowiązujące w renomowanych, ogólnopolskich wypożyczalniach pojazdów, które oferują najem pojazdów nie tylko w związku ze szkoda, ale dla każdej osoby zainteresowanej najmem pojazdu. Następnie, należy wskazać na stawki, jakie wynegocjowane zostały przez zakłady ubezpieczeń w ramach umów zawartych z wypożyczalnią pojazdów na potrzeby zaoferowania pojazdu zastępczego poszkodowanemu / klientom w związku ze szkoda bądź usługami assistance. Na przeciwwadze znajdują się wspomniane ceny „quasi rynkowe” sztucznie zawyżone przez niektóre firmy rent a car i warsztaty naprawcze oferujące poszkodowanemu „bezpłatny najem pojazdu zastępczego” w związku ze szkoda, które to stawki dochodzone są od zakładów ubezpieczeń w postępowaniach sądowych.

Następnie trzeba mieć na względzie to, że rozporządzenie wykonawcze faktycznie określi stawki maksymalne, co stwarza poważne ryzyko, że znaczna część przedsiębiorstw wypożyczających pojazdy i warsztatów podniesie stawki za najem pojazdów do maksymalnej wysokości określonej rozporządzeniem. W konsekwencji rozporządzenie doprowadzi do powstania nowych patologicznych zjawisk na rynku wynajmu pojazdu zastępczego opłacanego w ramach likwidacji szkody z umowy odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego.

W ramach prac legislacyjnych niezbędne będzie zebranie informacji z rynku w zakresie wszystkich obowiązujących stawek, odseparowanie stawek rynkowych od tych sztucznie ustalonych jedynie ze względu na to, iż ich płatnikiem będzie zakład ubezpieczeń, wypracowania kryteriów ustalania / przyjmowania określonych stawek jako miarodajnych itp., a także konieczność pogodzenia sprzecznych interesów różnych podmiotów.

Przedmiotowe rozporządzenie będzie musiało zostać przygotowane w bardzo krótkim terminie co może doprowadzić do nieprawidłowości związanych z uwzględnieniem stawek na jak najwyższym poziomie, a wydatków je pomniejszających - na jak najniższym.

Analizują tylko jedno z kryteriów, na którym miałyby bazować stawki określone w rozporządzeniu tj. pojemność silnika należy zwrócić uwagę, że istotniejszymi kryteriami, które wpływają na wysokość stawki czynszu najmu jest klasa pojazdu. Znaczna większość cenników rent a car ma podział wg klas pojazdów (np. klasa A, B, B+, C, C+, D +, SUV itp.). Zdarzają się cenniki, które różnicują stawki ze względu na wyposażenie auta (np. z automatyczną skrzynią biegów). Izba nie spotkała się z cennikiem rent a car, który uwzględniałby pojemności silnika jako kryterium mające wpływ na stawkę czynszu najmu, dlatego też można mieć poważne obawy, jak w praktyce, w ramach prac nad rozporządzeniem, uwzględniana będzie pojemność silnika. Ponadto zbyt duża liczba kryteriów wskazanych w projekcie zgodnie z którymi w rozporządzeniu ustalana byłaby stawka najmu, może powodować poważne trudności praktyczne.

Zastrzeżenia budzi także wskazany okres 14 dni, po którego upływie odszkodowanie z tytułu najmu mogłoby zostać pomniejszone o wydatki nieponiesione, których wysokość także zostałaby określona w rozporządzeniu. Z projektu ustawy nie wynika co jest podstawą określenia długości tego okresu. Zgodnie z Uchwałą Sądu Najwyższego (III CZP 5/11) „Nie wszystkie jednak wydatki pozostające w związku przyczynowym z wypadkiem komunikacyjnym mogą być refundowane, istnieje bowiem obowiązek wierzyciela zapobiegania szkodzie i zmniejszania jej rozmiarów (art. 354 § 2, art. 362 i 826 § 1 k.c.) Na dłużniku ciąży w związku z tym obowiązek zwrotu wydatków celowych i ekonomicznie uzasadnionych, pozwalających na wyeliminowanie negatywnych dla poszkodowanego następstw, niedających się wyeliminować w inny sposób, z zachowaniem rozsądnej proporcji między korzyścią wierzyciela a obciążeniem dłużnika. Nie jest celowe nadmierne rozszerzanie odpowiedzialności odszkodowawczej i w konsekwencji – gwarancyjnej ubezpieczyciela, co mogłoby prowadzić do wzrostu składek ubezpieczeniowych”. W orzeczeniu tym Sąd Najwyższy wskazując na możliwość pomniejszenia odszkodowania z tytułu najmu pojazdu o wydatki nieponiesione nie wskazuje jednak okresu, po upływie którego zakład ubezpieczeń uprawniony byłby do ich uwzględniania. Z tego też względu ograniczenie to nie ma uzasadnienia i może stworzyć sytuację wypłaty odszkodowania przewyższającego poniesioną stratę, a naruszającą zasadę, że odszkodowanie nie może być źródłem wzbogacenia.

W świetle przedstawionych powyżej uwag, a także mając na względzie aktualne działania podejmowane przez zakłady ubezpieczeń, Izba stanowczo wyraża opinię negatywną w stosunku do projektowanego rozporządzenia. W przypadku jednak, gdyby rozporządzenie to miało zostać przygotowane niezbędnym jest uwzględnienie udziału zakładów ubezpieczeń w tych pracach. Dodatkowym punktem wsparcia mogą być także eksperci zewnętrzni, zajmujący się profesjonalnym badaniem rynku, analogicznie jak ma to miejsce w przypadku tworzenia katalogów wartości rynkowych pojazdów.

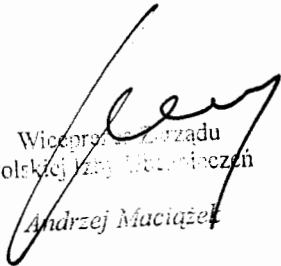
III. *Vacatio legis*

Przedmiotowy projekt ustawy uwzględnia trzy miesięczne *vacatio legis*. W ocenie PIU, jeżeli utrzymana zostanie propozycja wydania rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw

finansowych okres ten będzie niewystarczający na przeprowadzenie prac niezbędnych do przygotowania rozporządzenia w zakresie, w jakim była mowa powyżej. Bez przygotowania właściwej metodologii badania, zebrania danych rynkowych, odpowiedniego ich opracowania, a następnie przeprowadzenia procesu legislacyjnego w dalszym ciągu nie zostanie wyeliminowane ryzyko niewłaściwego określenia tych stawek. Z tego względu czas wejścia w życie proponowanych zmian winien zostać określony po wcześniejszym ustaleniu i określeniu zakresu niezbędnych prac do wykonania w celu przygotowania rozporządzenia.

Wyrażamy nadzieję, że przedstawiona powyżej opinia będzie pomocna w dalszych pracach ustawodawczych nad projektem.

Z wyrazami szacunku


Wiceprezesa Zarządu
Polskiej Izby Adwokatów
Andrzej Maciążek

Do wiadomości :

1/ Szanowna Pani Katarzyna Przewalska- Dyrektor Departamentu Rozwoju Rynku
Finansowego, Ministerstwo Finansów

Warszawa, 22 maja 2015 r.

DP-IV-MJ-024-249/15

SEKRETARIAT SZEFA KS

L.dz.

Data wpływu 22.05.2015

Pan

Lech Czapla

Szef Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze.

W nawiązaniu do pisma z dnia 4 maja 2015 r. (znak: GMS-WP-173-102/15) dotyczącego *poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych* uprzejmie informuję, że Narodowy Bank Polski nie zgłasza uwag do powyższego dokumentu.

z powierzeniem





KOMISJA NADZORU FINANSOWEGO

Przewodniczący
Andrzej Jakubiak

DPP/WOPIII/024/13/5/2015/BW

Warszawa, dnia 22 maja 2015 r.

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz.
Data wpływu 25.05.2015r.

Pan
Adam Podgórski
Zastępca Szefa
Kancelarii Sejmu

Stanisław Paweł Piński

W odpowiedzi na pismo z dnia 4 maja 2015 r., znak 6MS-WS-173-102/15) dotyczące poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, uprzejmie proszę o przyjęcie stanowiska organu nadzoru do ww. projektu.

1. Właściwość miejscowa sądów w sprawach dotyczących roszczenia o odszkodowanie z umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego.

Zawarta w art. 34a projektu ustawy propozycja legislacyjna polega na wyłączeniu właściwości ogólnej sądów cywilnych w przypadku powództwa z umowy ubezpieczenia obowiązkowego OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, uniemożliwiając tym samym powodowi wytoczenie powództwa przed sąd, w którego okręgu pozwany ma miejsce zamieszkania (art. 27 § 1 kpc). W efekcie projektodawca proponuje, by poszkodowany (lub inny podmiot) wytaczający przeciwko ubezpieczycielowi pozew o odszkodowanie mógł go złożyć albo do sądu właściwego ze względu na miejsce zamieszkania (siedziby) poszkodowanego albo miejsce zdarzenia wywołującego szkodę.

W uzasadnieniu ww. propozycji projektodawca wskazał, że większość sporów dotyczących odszkodowania za koszty najmu pojazdu zastępczego toczy się między zakładem ubezpieczeń a przedsiębiorcami, którzy zajmują się wynajmem pojazdów (na podstawie umowy cesji nabywają od poszkodowanych wierzytelności z tytułu najmu, w zamian za co udostępniają im pojazdy zastępcze). W ocenie projektodawcy zdecydowana większość przedsiębiorców, jak i zakładów ubezpieczeń (właściwość ogólna pozwanego) ma siedzibę w kilku największych miastach w Polsce, w szczególności w Warszawie. Powoduje to koncentrację spraw spornych z tego tytułu w kilku sądach. Zdaniem projektodawcy wyłączenie właściwości ogólnej wraz z regulacją, w myśl której przelew wierzytelności (z

umowy ubezpieczenia obowiązkowego) nie wpływa na właściwość sądu (art. 34a zdanie drugie projektu), spowoduje dekoncentrację spraw w ramach organizacji wymiaru sprawiedliwości.

W ocenie organu nadzoru zaproponowana regulacja jest kontrowersyjna. W ocenie organu nadzoru to nie kwestia właściwości miejscowej sądów cywilnych pozostaje źródłem problemów wskazanych w uzasadnieniu projektu, stąd też istotne wątpliwości budzi, czy regulacja, poza doraźnym odciążeniem sądów w większych miastach, wpłynie na systemowe rozwiązanie problemu związanego z wielością spraw spornych. Należy przy tym zwrócić uwagę, że w uzasadnieniu przedłożonego projektu brakuje analizy w zakresie zasadności roszczeń dochodzących przed sądami cywilnymi, a wydaje się, że jest to kwestia bardzo istotna. Jeśli bowiem sądy orzekają na ogół zgodnie z żądaniami pozwów, wówczas niezbędna jest zmiana praktyki ubezpieczycieli rozpatrujących tego rodzaju roszczenia, natomiast w przypadku, gdy roszczenia poszkodowanych lub cesjonariuszy są nieuzasadnione albo nadmierne, wzrost liczby spraw sądowych może mieć charakter przejściowy, należy bowiem oczekiwać, że ze względu na koszty sądowe, poszkodowani/cesjonariusze zaniechają we wskazanych okolicznościach wnoszenia spraw do sądów.

Na marginesie, należy także zwrócić uwagę na przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych, które są bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich UE. W art. 11 ust. 1 ww. rozporządzenia przewidziane zostało prawo pozwania ubezpieczyciela przed sądy państwa członkowskiego w którym ubezpieczyciel ma miejsce zamieszkania (siedziby) lub państwa członkowskiego w którym powód ma miejsce zamieszkania - w przypadku powództwa ubezpieczającego, ubezpieczonego lub uposażonego. W odniesieniu do ubezpieczenia OC lub ubezpieczenia nieruchomości, zgodnie z art. 12 ww. rozporządzenia ubezpieczyciel może być ponadto pozwany przed sąd miejsca, gdzie nastąpiło zdarzenie wywołujące szkodę. W opinii organu nadzoru powstaje wątpliwość, czy zaproponowana regulacja jest zgodna z ww. rozporządzeniem w odniesieniu do szkód z elementem zagranicznym (w szczególności gdy sprawca zdarzenia albo poszkodowany ma miejsce zamieszkania w innym niż polska państwie członkowskim Unii Europejskiej).

Nadto należy zwrócić uwagę, że proponowana regulacja w przypadku przelewu wierzytelności spowoduje, że cesjonariusz będzie zobowiązany do dochodzenia roszczenia przed sądem, który miejscowo jest powiązany z miejscem zdarzenia losowego albo miejscem zamieszkania poszkodowanego, bez możliwości skorzystania z właściwości ogólnej. W praktyce może to oznaczać duże niedogodności dla podmiotów będących cesjonariuszami przy dochodzeniu roszczeń od zakładów ubezpieczeń.

Propozycja zawarta w zdaniu drugim art. 34a, w myśl której przelew wierzytelności nie wpływa na właściwość sądu, w ocenie organu nadzoru jest dyskusyjna. Właściwość przemienna sądu, zarówno ta, o której obecnie stanowi art. 20 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych UFG i PBUK, jak też zawarta w przedłożonym projekcie, dotyczy określonego przedmiotowo rodzaju spraw, jakimi są powództwa o odszkodowanie z ubezpieczenia OC. Cesja wierzytelności z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych powoduje wyłącznie zmianę podmiotu będącego wierzycielem

ubezpieczyciela, a nie przedmiotu roszczenia (tak zob. postanowienie SN z dnia 21 kwietnia 2005 r., III CZP 17/05, postanowienie SN z dnia 16 listopada 2012 r., III CZP 69/12). Ze względu na to, że cesja nie wpłynie na zmianę przedmiotu cedowanego roszczenia, nie dojdzie, na jej skutek, do zmiany właściwości miejscowej sądu, a więc nie ma potrzeby, by kwestię tę dodatkowo regulować. Nadal bowiem właściwość miejscowa sądu będzie wyznaczana zgodnie z regułą, wg której sądem właściwym będzie sąd miejsca zamieszkania lub siedziby poszkodowanego albo sąd miejsca zdarzenia powodującego szkodę – zgodnie z projektowanym art. 34a zdanie pierwsze. Ewentualna zmiana będąca skutkiem przelewu wierzytelności może dotyczyć charakteru sprawy, która na skutek przelewu może stać się sprawą gospodarczą, z tej przyczyny, że spór z ubezpieczenia OC będzie sporem pomiędzy przedsiębiorcami (przy założeniu, że cesjonariuszem nabywającym wierzytelność będzie przedsiębiorca), a wówczas rozpatrywaniem sporu będą się zajmowały sądy gospodarcze. Jednakże w opinii organu nadzoru zmiana tej właściwości nie rozwiąże problemu, o którym mowa w uzasadnieniu projektu, jakim jest wzrost liczby spraw sądowych o refundację kosztów najmu pojazdu zastępczego.

Dodatkowo zdaniem organu nadzoru kontrowersyjnym zabiegiem jest modyfikowanie reguł ustalania właściwości miejscowej sądów w odniesieniu do jednego specyficznego rodzaju roszczeń z tytułu określonych specyficznych stosunków prawnych. Takie podejście wymaga szczególnie głębokiego uzasadnienia. Nie wydaje się właściwe motywowanie takiej zmiany wyłącznie kwestią liczby spraw sądowych, gdyż jak wskazano zmiany takie na samą liczbę nie wpłyną (co najwyżej na ich terytorialną koncentrację), a jednocześnie należy oczekiwać, że ze względu na rozwój rynku i pewną standaryzację roszczeń o charakterze typowym liczba spraw sądowych powinna ulegać ograniczaniu.

2. Ryczałtowe ustalanie wysokości odszkodowań z tytułu kosztów najmu pojazdu zastępczego.

W uzasadnieniu projektu wskazano, iż zmiana w postaci dodania ust. 2-4 w art. 36a ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...) polegać ma na wprowadzeniu regulacji ograniczającej zakres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów. W intencji projektodawcy wprowadzenie powyższego rozwiązania nie ograniczy odpowiedzialności sprawcy wobec poszkodowanego na zasadach ogólnych, a jedynie ustali zakres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń w odniesieniu do wysokości odszkodowania odpowiadającego kosztowi najmu pojazdu zastępczego.

W ocenie organu nadzoru dzięki wprowadzeniu maksymalnych stawek dziennych za najem pojazdu zastępczego poszkodowany mógłby uniknąć wygenerowania wydatków, które nie zostaną zrefundowane przez ubezpieczyciela. Przy założeniu, że poszkodowany posiada informację o właściwej stawce maksymalnej, wydaje się mało prawdopodobne, aby zdecydował się zawrzeć umowę najmu powyżej tej stawki, chyba że godziłyby się na pokrycie nadwyżki z własnych środków lub na ryzyko dochodzenia tej nadwyżki do sprawcy szkody. Ograniczeniu uległoby prawdopodobnie w związku z tym również zjawisko oferowania pojazdów zastępczych za cenę nie uzasadnioną rodzajem i standardem pojazdu zastępczego.

Ponadto wdrożenie rozwiązania proponowanego przez projektodawcę zwiększałoby z pewnością pewność obrotu po stronie zakładów ubezpieczeń, gdyż te nie byłyby narażone na kierowane przeciwko nim roszczenia przekraczające (przynajmniej co do dziennej stawki najmu) limity określone w przepisach.

Jednocześnie jednak należy zauważyć, że proponowane zmiany mogą nie wyeliminować problemów, z myślą o których są projektowane. Jak się wydaje projektodawca zakłada, że ustalenie w przepisach prawa maksymalnej stawki dziennej za najem pojazdu zastępczego sprawi, że zakłady ubezpieczeń nie będą próbowały kwestionować wysokości kosztów najmu pojazdów, których zwrotu żądają poszkodowani, a co za tym idzie – zmniejszy się liczba sporów sądowych na tle tego roszczenia. Stawka dzienna jest jednak tylko jednym z parametrów, odnośnie których może powstać różnica zdań między ubezpieczycielem a poszkodowanym. Spory generuje przykładowo również okres, przez który poszkodowany mógł korzystać z pojazdu zastępczego w ciężar ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej sprawcy zdarzenia, szczególnie w przypadku, gdy pojazd jest uszkodzony w stopniu powodującym, że jego odbudowa staje się nieopłacalna. Wydaje się, że mimo ograniczenia stawki dziennej za najem, spodziewany efekt w postaci mniejszej liczby sporów może więc nie wystąpić.

Ponadto w ocenie organu nadzoru ograniczenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń – profesjonalnego podmiotu działającego na rynku finansowym – kosztem zwiększenia odpowiedzialności ubezpieczonych, w szczególności konsumentów, przełamuje tendencję zwiększania ochrony słabszych stron stosunków prawnych. W sytuacji, gdy stopniowemu zwiększeniu ulegają sumy gwarancyjne w ubezpieczeniach odpowiedzialności cywilnej, próba ograniczenia odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń w zakresie pokrycia kosztów najmu pojazdu zastępczego nie zapewni poszkodowanym odpowiednich gwarancji rekompensaty poniesionych kosztów. W praktyce poszkodowany będzie mógł uzyskać być może szybszą, lecz nie zawsze odpowiadającą rzeczywistości poniesionym kosztom najmu pojazdu zastępczego rekompensatę, zaś w przypadku braku satysfakcji z uzyskanego odszkodowania pozostanie mu możliwość kierowania swoich roszczeń w niezaspokojonym zakresie w stosunku do ubezpieczonego, co w dalszej perspektywie spowodować może wygenerowanie większej liczby postępowań sądowych i dłuższe dochodzenie roszczeń przez uprawnionych. Roszczenia te mogą zresztą pozostać niezaspokojone, gdyż w przeciwieństwie do zakładów ubezpieczeń sami sprawcy szkód niekoniecznie muszą być dłużnikami wypłacalnymi.

W ocenie organu nadzoru przedstawione przez projektodawcę spodziewane korzyści przedmiotowej zmiany ustawy polegające na ograniczeniu liczby spraw sądowych dotyczących zwrotu kosztu najmu pojazdu zastępczego, przyśpieszeniu postępowań sądowych w tym zakresie, czy też ujednoczenia praktyki zakładów ubezpieczeń w kwestii wysokości odszkodowań wypłacanych m. in. dla pokrycia kosztu najmu pojazdu zastępczego nie są wystarczającym uzasadnieniem dla naruszenia w postępowaniach sądowych względem ubezpieczycieli zasady pełnego odszkodowania określonej w art. 361 § 2 k.c. Rozwiązanie to może również zostać uznane za naruszenie przepisów dyrektywy 2009/103/WE w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem

pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (art. 3 zdanie ostatnie ww. dyrektywy).

Kolejną rzeczą, na którą należy zwrócić uwagę, jest fakt, iż zdarzają się sytuacje nietypowe i rzadko występujące, np. takie, w których najmowany pojazd ma zastąpić pojazd specjalistyczny (np. karetkę pogotowia, dźwig na podwoziu pojazdu samochodowego, karawan itp.), w przypadku których albo nie istnieje rynek najmu albo też korzystanie z pojazdu zastępczego nie jest taryfikowane w stawkach dziennych lecz np. godzinowych. Nie wydaje się zatem możliwe, aby rozporządzenie Ministra Finansów wyczerpująco uregulowało również tego typu przypadki najmu, chociaż projektowany art. 36a ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...), nie przewiduje żadnych odstępstw od zasady, że ubezpieczyciel odpowiada za koszty pojazdu zastępczego tylko w części, w której nie są one wyższe od kwoty ustalonej z wykorzystaniem stawki dziennej przewidzianej w niniejszym rozporządzeniu. Problem kompletności uregulowania aktu wykonawczego może zresztą pojawić się już w zakresie różnych klas pojazdów – nie ulega bowiem wątpliwości, że poszkodowany ma prawo wynająć pojazd zastępczy tej klasy, co pojazd uszkodzony, w tym przykładowo co do komfortu jazdy, liczby miejsc pasażerskich czy przestrzeni bagażowej.

Ponadto wydaje się, że ustalenie maksymalnych stawek dziennych najmu zdemotywuje zakłady ubezpieczeń do tego, by z własnej inicjatywy organizować najem samochodu zastępczego dla poszkodowanego. Obecnie ubezpieczyciele często sami oferują pojazd zastępczy chcąc uzyskać kontrolę nad kosztem tej usługi, a dzięki temu zapobiec najęciu pojazdu przez poszkodowanego według stawki, którą ubezpieczyciel uważa za nadmierną. W ten sposób poszkodowany zyskuje możliwość korzystania z pojazdu zastępczego ograniczając do minimum formalności związane z najmem, w tym – w niektórych przypadkach – przyjmując i zwracając pojazd w miejscu swego zamieszkania (na swojej posesji). Wprowadzenie limitów może zdemotywowwać zakłady ubezpieczeń do podejmowania wysiłków, by poszkodowany nie szukał pojazdu zastępczego na wolnym rynku, lecz – zachęcony poziomem obsługi – skorzystał z propozycji ubezpieczyciela. Utrzymanie kontroli nad sposobem korzystania przez poszkodowanego z pojazdu zastępczego stanie się nieco mniej istotne, gdy przepisy prawa będą limitować zakres odpowiedzialności z tytułu roszczenia o zwrot kosztów najmu pojazdu zastępczego. Co więcej, rosnąca liczba przypadków, w których poszkodowany na własną rękę najmuje samochód zastępczy może generować spory, których rozstrzygnięcie spadnie na barki sądów.

Wreszcie wprowadzenie limitu na stawkę dzienną może wpłynąć również ten segment rynku najmu pojazdów, który nie jest związany z rynkiem ubezpieczeń. Limit może sprawić, że konkretna firma zajmująca się wynajmem pojazdów będzie mniej zainteresowana oferowaniem swoich usług na potrzeby poszkodowanych. Możliwa jest również sytuacja przeciwna, w której w sytuacji danej firmy maksymalna stawka dzienna pozwoli podnieść ceny usług oferowanych innej grupie klientów niż poszkodowani. Mając bowiem zagwarantowany pewien poziom przychodów przy świadczeniu usług dla poszkodowanych, przedsiębiorca nie będzie zainteresowany w konkurencji ceną w innych przypadkach wynajmu.

Dodatkowe ograniczenie odpowiedzialności ubezpieczycieli z tytułu wyrównania kosztów najmu pojazdu zastępczego przewidziane zostało w projektowanym brzmieniu art.

36a ust. 3 ustawy. W ocenie organu nadzoru ustalenie wysokości wydatków związanych z eksploatacją pojazdu zastępowanego, które poszkodowany by poniósł, gdyby do szkody nie doszło, w praktyce wywoływałyby wiele problemów. Dodatkowo, propozycja, by ich określenie zostało dokonane w rozporządzeniu Ministra Finansów, przy uwzględnieniu jedynie takich parametrów, jak ceny rynkowe najmu, czas jego trwania oraz pojemność i przeznaczenie pojazdu, który uległ szkodzie (w oderwaniu od np. stanu technicznego pojazdu zastępowanego) może nie pozwolić na uzyskanie przez poszkodowanego realnego odszkodowania od ubezpieczyciela. Ponadto nie jest zrozumiałe, dlaczego cezurą czasową uzasadniającą pomniejszenie odszkodowania o wydatki w wysokości określonej w rozporządzeniu stanowić ma okres najmu pojazdu zastępczego przekraczający 14 dni, w szczególności, jeśli weźmie się pod uwagę, że zgodnie z brzmieniem art. 14 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...) co do zasady zakład ubezpieczeń zobowiązany jest do wypłaty odszkodowania w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie. W uzasadnieniu projektu nie wskazano przy tym, dlaczego projektodawca przyjął taką cezurę czasową długości trwania najmu pojazdu zastępczego.

Zapewniając
PRZEWODNICZĄCY
KOMISJI NADZORU FINANSOWEGO
A. Jakubiak
Andrzej Jakubiak



**PIERWSZY PREZES
SĄDU NAJWYŻSZEGO
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Warszawa, dnia 27 maja 2015 r.

BSA V-021-189/15

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz.

Data wpływu *27* *05*, 2015,

**Pan
Adam PODGÓRSKI
Zastępca Szefa
Kancelarii Sejmu**

Szanowny Panie Ministrze,

W odpowiedzi na pismo z dnia 4 maja 2015 r., GMS-WP-173-102/15 uprzejmie informuję, że Sąd Najwyższy nie zgłasza uwag do **poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.**

Z poważaniem

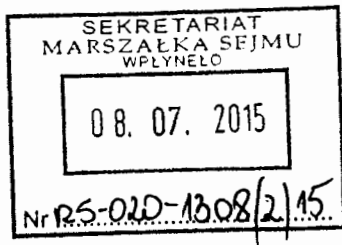
Prof. dr hab. Małgorzata GERSDORF

Warszawa, dnia 8 lipca 2015 r.

Poseł na Sejm

Józef Zych

Przedstawiciel wnioskodawców



Szanowna Pani

Małgorzata Kidawa-Błońska

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

W nawiązaniu do pisma Marszałka Sejmu z dnia 12.05.2015 r. w przedmiocie konieczności uzupełnienia uzasadnienia poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, złożonego do Marszałka Sejmu w dniu 21.04.2015 r., przedkładałam zgodnie z art. 34 ust. 2 pkt 4 oraz pkt 6 uzupełnienie o przewidywane skutki społeczne, gospodarcze, finansowe i prawne oraz założenia projektów podstawowych aktów wykonawczych.

Przewidywane skutki społeczne, gospodarcze, finansowe i prawne

Projektowane zmiany:

- a) praktycznie wyeliminują sytuację niepełnego zaspokojenia poszkodowanego przez zakład ubezpieczeń, a przede wszystkim wyeliminują niejednorodną praktykę zakładów ubezpieczeń w tym zakresie. Jednocześnie wprowadzenie stawek pozwoli na, jeżeli nie pełne wyeliminowanie, to przynajmniej znaczne ograniczenie ilości sporów sądowych dotyczących wysokości stawki czynszu za najem pojazdu zastępczego;
- b) zapewnią jednolitość stosowania prawa i zagwarantują wszystkim ubezpieczonym odpowiednią ochronę ubezpieczeniową bez konieczności prowadzenia długotrwałych i kosztownych postępowań sądowych;
- c) projektowane zmiany znacznie ograniczą ilość postępowań sądowych związanych ze sporami na tle wysokości stawek czynszu najmu pojazdu zastępczego, a więc przyczynią się do usprawnienia funkcjonowania wymiaru sprawiedliwości;
- d) projektowane zastrzeżenie wyłącznej właściwości sądu według miejsca zamieszkania (siedziby) poszkodowanego albo miejsca zaistnienia zdarzenia powodującego szkodę z zastrzeżeniem, że przelew wierzytelności nie wpływa na właściwość sądów, spowoduje ograniczenie ryzyka kumulacji spraw w kilku największych sadach w Polsce i dekoncentrację spraw w ramach organizacji wymiaru sprawiedliwości, a w konsekwencji usprawnienie i przyspieszenie tych postępowań z korzyścią dla ubezpieczonych;
- e) projekt ustawy nie spowoduje negatywnych skutków finansowych dla budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Założenia projektu aktu wykonawczego

Zgodnie z art. 36 a ust. 4 Minister właściwy do spraw instytucji finansowych określi, w drodze rozporządzenia, wysokość stawek za każdy dzień najmu pojazdu zastępczego oraz wysokość wydatków, o których mowa w ust. 3, uwzględniając ceny rynkowe, czas trwania najmu oraz pojemność silnika i przeznaczenie pojazdu, który uległ uszkodzeniu. Rozporządzenie to powinno być oparte na następujących założeniach:

- a) Zgodnie z delegacją ustawową rozporządzenie winno ustalać wysokość dziennych stawek czynszu najmu dla samochodów klasyfikowanych według pojemności silnika oraz przeznaczenia. Uwzględniając przeznaczenie pojazdu należy wziąć pod uwagę stosowany przez większość wypożyczalni podział samochodów na klasy (segmenty) – przykładowo klasa A: samochody przeznaczone do jazdy miejskiej, które cechują się niewielkimi wymiarami oraz niskimi kosztami eksploatacji; klasa B: małe samochody oferujące więcej aniżeli segment A miejsca dla pasażerów oraz praktyczny bagażnik, które to cechy pozwalają na poruszanie się nimi na trasach poza miastem; klasa C - samochody średnich wymiarów przeznaczone do jazdy po mieście oraz na trasach, itd.
- b) Wysokość stawek najmu oraz wysokość zaoszczędzonych wydatków powinna być również powiązana z czasem trwania najmu. Wynika to z faktu, że obecnie na rynku większość wypożyczalni stosuje stawki zmienne, tj. w zależności od czasu trwania najmu stawki są różnej wysokości, z zastrzeżeniem, że im dłużej trwa najem tym stawka jest niższa. Z oczywistych względów również wysokość zaoszczędzonych wydatków jest ściśle związane z czasem trwania najmu.
- c) Ceny rynkowe powinny zostać przyjęte na podstawie analizy rynku. Stawki czynszu najmu są powszechnie dostępne w ofertach działających na rynku wypożyczalni. Stawki te wielokrotnie podlegały analizie w szeregu opiniach biegłych sporządzanych w prawie każdej sprawie o wypłatę odszkodowania za czynsz najmu pojazdu zastępczego.

Warszawa, 8 lipca 2015 r.

BAS-WAPEiM-843/15

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Sprostowanie

do opinii prawnej w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Józef Zych)

W opinii Biura Analiz Sejmowych z dnia 5 maja 2015 r. o sygn. BAS-WAPEiM-843/15 (dalej jako: opinia BAS) błędnie wskazano na rozporządzenie Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (dalej jako: „rozporządzenie 44/2001”)¹ jako wzorzec kontroli zgodności wybranych przepisów analizowanego projektu ustawy z prawem Unii Europejskiej. W dniu sporządzenia opinii BAS rozporządzenie 44/2001 nie miało mocy obowiązującej, ponieważ zostało uchylone i zastąpione przez rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (dalej jako: „rozporządzenie 1215/2012”)².

Obecnie obowiązujące rozporządzenie 1215/2012 zawiera powtórzenie treści normatywnej przepisów rozporządzenia 44/2001, które były przedmiotem analizy w opinii BAS. W rozporządzeniu 1215/2012 zachowany został podział na jednostki redakcyjne istotnych z punktu widzenia tej opinii uchylanych przepisów rozporządzenia 44/2001.

Przepisy wskazanego w opinii BAS rozporządzenia 44/2001 odnoszą się do odpowiadających im przepisom rozporządzenia 1215/2012 (co potwierdza

¹ Dz. Urz. UE L 12 z 16.1.2001, s. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 19, t.4, s. 42, ze zmianami.

² Dz. Urz. UE L 351 z 20.12.2012, s. 1, ze zm.

tabela korelacji stanowiąca załącznik nr III do rozporządzenia 1215/2012) zgodnie z następującym schematem:

art. 9 rozporządzenia 44/2001 odpowiada art. 11 rozporządzenia 1215/2012;

art. 10 rozporządzenia 44/2001 odpowiada art. 12 rozporządzenia 1215/2012;

art. 11 rozporządzenia 44/2001 odpowiada art. 13 rozporządzenia 1215/2012.

W pozostałym zakresie podtrzymane jest stanowisko oraz konkluzje opinii BAS.

Szef Kancelarii Sejmu



Lech Czapla