

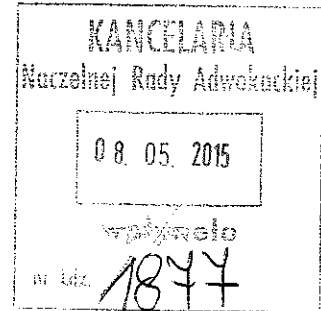


ZASTĘPCA SZEFA
KANCELARII SEJMU

Adam Podgórski

675 WR-173-102/15

Warszawa, dnia 4 maja 2015 r.



Prezes

Naczelnej Rady Adwokackiej

Pan Andrzej Zwara

Szanowny Panie Prezesie

Z upoważnienia Marszałka Sejmu, uprzejmie przekazuję - w trybie art. 58 pkt 9 ustawy z dnia 26 maja 1982 r. Prawo o adwokaturze (Dz. U. z 2014 r. poz. 635 z późn. zm.) - poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Józef Zych), z prośbą o wyrażenie opinii.

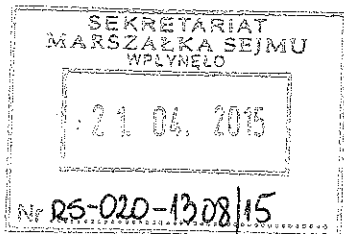
Z poważaniem



KLUB PARLAMENTARNY
POLSKIEGO STRONNICTWA LUDOWEGO

UL. WIEJSKA 4/6/8, 00-902 WARSZAWA
TEL. + 48 22 694 2321; FAX +48 22 694 1773; + 48 22 694 1647

Warszawa, dnia 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. oraz na podstawie art. 32 ust. 2 Regulaminu Sejmu RP, niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

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

Do reprezentowania wnioskodawców upoważniamy pana posła **Józefa Zycha**.

Lp.	Imię i nazwisko	Klub	Podpis
1.	Zych Józef	PSL	
2.	Bodio Bartłomiej	PSL	
3.	Borawski Edmund	PSL	
4.	Borkowski Krzysztof	PSL	
5.	Bramora Artur	PSL	
6.	Bury Jan	PSL	
7.	Dębski Artur	PSL	
8.	Dziadzio Dariusz	PSL	
9.	Garczewski Romuald	PSL	
10.	Godson John		
11.	Gos Marek	PSL	
12.	Górczyński Artur	PSL	
13.	Grzeszczak Eugeniusz	PSL	
14.	Kalemba Stanisław	PSL	
15.	Kasprzak Mieczysław	PSL	
16.	Kłopotek Eugeniusz	PSL	
17.	Kmiecik Henryk		
18.	Łopata Jan		
19.	Makowski Tomasz	PSL	
20.	Maliszewski Mirosław	PSL	
21.	Nawrocka Elżbieta	PSL	
22.	Ozga Krystyna		
23.	Pacholski Michał	PSL	
24.	Pastawska Urszula	PSL	
25.	Pawlak Mirosław	PSL	
26.	Pawlak Waldemar	PSL	
27.	Piechociński Janusz		

Lp.	Imię i nazwisko	Klub	Podpis
28.	Racki Józef	PSL	Racki
29.	Sajak Paweł	PSL	Sajak P.
30.	Sawicki Marek	PSL	Sawicki
31.	Smolarz Henryk		
32.	Sosnowski Zbigniew	PSL	Sosnowski
33.	Stefaniuk Franciszek Jerzy	PSL	Stefaniuk
34.	Sztorc Andrzej	PSL	Sztorc
35.	Szymiec-Raczyńska Halina	PSL	Szymiec
36.	Tokarska Genowefa		
37.	Walkowski Piotr	PSL	Walkowski
38.	Zgorzelski Piotr	PSL	Zgorzelski
39.	Żelichowski Stanisław	PSL	Żelichowski
40.			
41.			
42.			
43.			
44.			
45.			
46.			
47.			
48.			
49.			
50.			
51.			
52.			
53.			
54.			

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 szczególne

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.