

Kant w ubezpieczeniach

ANDRZEJ ROGIŃSKI

Jestem zmartwiony. Poważnie zmartwiony odpowiedziami na pytania związane z artykułem „Jak towarzystwa ubezpieczeniowe dbają o życie na drogach i bezpieczeństwo ekonomiczne Polski” („Południe” 20 grudnia 2018). Dobrze, że chociaż kilku posłów oraz Najwyższa Izba Kontroli zachowało się przyzwoicie.

Zwróciłem się o ustosunkowanie się do załączonego materiału dziennikarskiego oraz zadałem szereg pytań: Komisji Nadzoru Finansowego, Ministrowi Finansów, Ministrowi Infrastruktury, Ministrowi Zdrowia, Polskiej Izbie Ubezpieczeń. Zapytałem Najwyższą Izbę Kontroli czy planuje ona podjąć czynności kontrolne w powyższej sprawie?

Odpowiedzi

Polska Izba Ubezpieczeń stwierdziła m. in., że „branża ubezpieczeniowa od zawsze sprzeciwia się montowaniu części nieznanego pochodzenia w naprawach pojazdów. Rzetelna naprawa oznacza wyłącznie montaż części spełniających standardy bezpieczeństwa [...] Ubezpieczenie OC ma za zadanie pokryć koszty doprowadzenia pojazdu do stanu sprzed szkody.” Kłamstwa szkoda komentować.

Komisja Nadzoru Finansowego poinformowała, że „przeprowadziła kontrole wszystkich zakładów ubezpieczeń oferujących [...] produkty w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Kontrole te skutkowały, w zidentyfikowanych przypadkach niestosowania Wytycznych, wydaniem zaleceń w celu zapewnienia zgodności działalności ubezpieczycieli z przepisami prawa bądź zapobieżenia interesów uprawnionych...”. Zarzucam KNF nierzetelność postępowania albowiem skoro jest tak dobrze to dlaczego zakłady ubezpieczeń na masową skalę nie realizują Wytycznych KNF? Dobrze, że KNF wydał Wytyczne. Dobrze, że dostrzegł, iż „znaczną część problemów w likwidacji szkód komunikacyjnych, które sygnalizuje Rzecznik Finansowy wynika z braku precyzyjnych przepisów prawa”. To dlaczego brak jest inicjatywy ustawodawczej?

KNF w odpowiedzi przypomina, że według art. 33 ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej „składkę ubezpieczeniową ustala się w wysokości, która zapewnia co najmniej wykonanie wszystkich zobowiązań z umowy ubezpieczenia i pokrycie kosztów wykonywania działalności ubezpieczeniowej przez zakład ubezpieczeń”. Rzecz w tym, że te zobowiązania nie są respektowane. „twierdzenie, jakoby KNF dawała wiarę towarzystwom ubezpieczeniowym, że przestrzeganie Wytycznych KNF miałyby zagrozić stabilności finansowej towarzystw ubezpieczeniowych jest nieprawdziwe.” Ale to towarzystwa ubezpieczeniowe uważają, że przestrzeganie Wytycznych KNF mogłoby zagrozić ich stabilności finansowej.

Ministerstwo Finansów zauważyło, że przez jeden z podzespołów Rady Rozwoju Rynku Finansowego „rozpatrywana była propozycja wypłaty odszkodowania za szkodę w pojeździe nie na podstawie kosztorysu, ale wyłącznie na podstawie przedłożonych faktur.” Postulat ten wzbudził wątpliwości Rzecznika Finansowego i KNF „...z uwagi na ryzyko naruszenia prawa poszkodowanego do rekompensaty doznanej szkody oraz możliwy zarzut naruszenia konstytucyjnej zasady ochrony własności prywatnej czy równości.” „To do poszkodowanego należy decyzja, czy dokonywać naprawy oraz jaką formę naprawy – a co za tym idzie i formę rozliczenia odszkodowania – wybrać.” O zgrozo! Zakład ubezpieczeń wypłaci pieniądze wg metody kosztorysowej a poszkodowany odda auto do naprawy u nierejestrowanego mechanika, który zamontuje części nieodpowiedniej jakości pozyskane z szarej strefy i do tego zostanie uszczuplona zapłata o podatek VAT. Poszkodowany może też w ogóle nie naprawić pojazdu. Takie auto wyjedzie na drogę i stanowić może zagrożenie. Gdzie tu uszczelnienie podatku VAT i CIT? Zakład ubezpieczeń powinien mieć pewność, że szkoda została właściwie zlikwidowana. Używanie niespełniających norm technicznych zamienników podczas napraw powypadkowych powinno być jasnym sygnałem dla przedstawiciela Ministra Finansów w KNF do podjęcia działań dyscyplinujących zakłady ubezpieczeń oraz inicjatywy ustawodawczej. A to niestety nie ma miejsca.

Rzecznik prasowy **Ministra Infrastruktury** stwierdził, że „kwestie, które Pan porusza nie znajdują się w kompetencjach Ministerstwa Infrastruktury...” Nawet w pytaniu napisałem, że Minister Infrastruktury przewodniczy Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Informuję więc rzecznika prasowego, że zgodnie ze statutem Ministerstwa Infrastruktury (Zarządzenie nr 59 Prezesa Rady Ministrów z 20 kwietnia 2018, par. 4) obsługę zadań Ministra zapewniają w szczególności w zakresie działu transport Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Minister Zdrowia nie udzielił odpowiedzi, a miał obowiązek co wynika z art. 6 ust. 2 Ustawy Prawo prasowe z dnia 26 stycznia 1984 r. z późn. zmianami. W art. 44. 1. Mówi, że kto utrudnia lub tłumi krytykę prasową - podlega grzywnie albo karze ograniczenia wolności.

Najwyższa Izba Kontroli poinformowała, że trwają prace nad opracowaniem wyników kontroli „Ochrona praw konsumentów na rynku ubezpieczeniowym”. „Celem głównym ww. kontroli była ocena, czy odpowiedzialne instytucje zapewniły ochronę interesów klientów przed nieuczciwymi praktykami zakładów ubezpieczeń”. Sprawami poruszonymi w grudniowej publikacji zainteresowałem kilkudziesięciu posłów, głównie członków prezydium komisji finansów, infrastruktury i zdrowia.

15 stycznia 2019 **poseł Jerzy Gosiewski**, za pośrednictwem Marszałka Sejmu, złożył interpelację do prezesa Rady Ministrów w sprawie powołania grupy roboczej do uporządkowania rynku ubezpieczeń komunikacyjnych. Interpelacji nadano nr 28931.

Panie Premierze! – napisał poseł - Składam wniosek o powołanie grupy roboczej, która podjęłaby się próby uporządkowania zagadnień związanych z rynkiem ubezpieczeń komunikacyjnych. Mając na uwadze liczbę osób - uczestników rynku ubezpieczeń komunikacyjnych, liczbę poszkodowanych w zdarzeniach drogowych (w tym liczbę osób zabitych i rannych), całość zagadnień związanych z rynkiem finansowym ubezpieczeń komunikacyjnych, branży motoryzacyjnej - naprawczej i serwisowej oraz handlu częściami zamiennymi, postuluję, aby w celu uporządkowania wszystkich spraw w tym obszarze powołać grupę roboczą, w skład której wchodziłoby wszyscy uczestnicy tego segmentu rynku, gdyż podejmowane przeze mnie, często z kolegami posłami, próby zaangażowania w ten proces Ministerstwa Finansów okazały się nieskuteczne. [...] Odpowiedzi na interpelacje, które składaliśmy do Ministerstwa Finansów, nie tylko nie informowały o podejmowaniu działań, o kierunku analizy przyczyn i poprawy obecnej sytuacji, ale często zawierały zapewnienia o tym, że nieprawidłowości nie występują.

Odpowiedź poseł otrzymał od ... podsekretarza stanu w Ministerstwie Finansów z upoważnienia Ministra Finansów. Czy to możliwe by Marszałek Sejmu nie dopełnił swych obowiązków i nie przesłał pisma do premiera?

Odpowiadający na interpelację stwierdził m.in., że „w ostatnim czasie Ministerstwo Infrastruktury zaproponowało powołanie międzyresortowego zespołu, którego zadaniem byłoby wypracowanie rozwiązań uszczelniających system obrotu używanymi częściami samochodowymi oraz demontażu pojazdów. Związane to jest zarówno z kwestiami środowiskowymi, bezpieczeństwem ruchu drogowego, jak i ograniczaniem (likwidowaniem) szarej sfery w gospodarce”. A więc kolega coś zaproponował a minister udaje aktywnego.

Przypomnę, że posłowie **Jerzy Gosiewski, Adam Oldakowski, Krzysztof Maciejewski** 5 lutego 2018 złożyli interpelację 19205 w sprawie umożliwienia klientowi ubiegającemu się o odszkodowanie z OC zwrócenia się do niezależnego rzeczoznawcy do Ministra Finansów: „... mimo bogatego orzecznictwa i wytycznych Komisji Nadzoru Finansowego poszkodowani wciąż skarżą się na niesłusznie zaniżone odszkodowania z OC komunikacyjnego. W związku z tym rzecznik proponuje, żeby niezadowolony z rozpatrzenia reklamacji klient mógł zwrócić się do niezależnego rzeczoznawcy. Jeśli klient będzie miał zastrzeżenia co do wyceny, która zostanie podtrzymana w postępowaniu reklamacyjnym, będzie mógł zlecić jej weryfikację przez niezależnego rzeczoznawcę. Dziś kosztuje to 200-500 zł. Zakład ubezpieczeń będzie mógł podważyć taką opinię, ale tylko przez powołanie drugiego niezależnego rzeczoznawcy, który wskaże istotny błąd w wycenie przygotowanej dla klienta. Jeśli ten nie potwierdzi zaistnienia istotnego błędu, to zakład ubezpieczeń będzie musiał zapłacić kwotę wyliczoną przez rzeczoznawcę zaangażowanego przez klienta i zwrócić wydatki za tę opinię”.

Zdaniem prezesa **Polskiej Izby Ubezpieczeń** – jak napisał do Ministra Finansów - „średnia szkoda wypłacona w OC komunikacyjnym może wzrosnąć o około 10- 20 %, natomiast przy całkowitej rezygnacji z wypłat kosztorysowych ponad 46 %. [...] Porównując wprost średnią wartość odszkodowań wypłacanych w trybie kosztorysowym do średniej wartości wypłat na podstawie rachunków zauważyć można ponad 2,5 krotną różnicę.”

W artykule z grudnia 2018 wykazałem, że mitem jest niska zyskowość ubezpieczeń komunikacyjnych. Nie dziwię się, że dla PIU najważniejszy jest interes zakładów ubezpieczeń.

13 lutego, podczas posiedzenia Sejmowej Komisji Sprawiedliwości i Praw Człowieka, odbyło się pierwsze czytanie senackiego projektu ustawy o świadczeniu usług w zakresie dochodzenia roszczeń odszkodowawczych wynikających z czynu niedozwolonego. **Poseł Ireneusz Zyska** podkreślał, że proponowane przepisy daleko odbiegają od linii politycznej PiS, która jest nastawiona na pomoc ludziom najsłabszym. Sam jest radcą prawnym i miał okazję reprezentować poszkodowanych w sprawach wypadków komunikacyjnych. Jego zdaniem powszechną praktyką jest to, że ubezpieczyciele proponują odszkodowania, permanentnie je zaniżając. „Jest to wręcz żenujące” - stwierdził poseł. Odszkodowania bywają nawet dziesięciokrotnie zaniżane.

Martwi mnie zaniechanie działań przez centralne urzędy państwowe.

Andrzej Rogiński