

ZWIĄZEK RZEMIOSŁA POLSKIEGO

Prezes Zarządu
Jerzy Bartnik

Stanowisko w sprawie patologii na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych

Ubezpieczenia stanowią istotny element rynku finansowego. Działalność ubezpieczeniowa ma służyć przedsiębiorcom oraz osobom nie związanym z działalnością gospodarczą, które chcą ubezpieczyć swoje mienie. Towarzystwa ubezpieczeniowe ponoszą ryzyko ubezpieczeń w zamian za otrzymaną składkę. Podobnie jak bankowość, ubezpieczenia podlegają nadzorowi ze strony państwa.

Sejm dwa lata temu uchwalił pakiet ustaw o działalności ubezpieczeniowej. Z założenia miały one na celu wyeliminować szarą strefę w zakresie napraw warsztatowych i gwarantować zachowanie prawidłowego stanu technicznego samochodów. Spodziewano się, że posiadacze pojazdów będą częściej korzystać z usług legalnie działających i zapewniających odpowiednią jakość warsztatów samochodowych. Uchwalenie ustawy w wersji proponowanej przez rząd miało uporządkować rynek ubezpieczeniowy w kwestii naprawiania szkód komunikacyjnych. Jednak Sejm większością głosów odrzucił ten projekt i dokonał zmian, które spowodowały niekorzystne zapisy zarówno dla kierowców, zakładów naprawczych i budżetu Państwa.

Analiza europejskiego rynku ubezpieczeń pozwala jednoznacznie stwierdzić, że zapisy polskich ustaw ubezpieczeniowych nie są zgodne z zapisami analogicznych ustaw ubezpieczeniowych obowiązujących w innych krajach Unii Europejskiej. W Polsce dwie trzecie wartości średniej szkody komunikacyjnej stanowią materiały i części, natomiast robocizna stanowi tylko jedną trzecią. W Unii proporcje są odwrotne (robocizna stanowi dwie trzecie wartości szkody). Składkę ubezpieczeniową płacimy w podobnej procentowej wysokości, natomiast godzina robocizny w Polsce jest wyceniona **siedmiokrotnie niżej** niż w krajach starej Unii. Prawo niemieckie zakłada, że jeśli ubezpieczyciel zdecyduje się wypłacić odszkodowanie „do ręki” klienta, to jego wysokość określa na podstawie kosztorysu przedłożonego przez **niezależnego** eksperta/warsztat, z uwzględnieniem VAT i kosztu wyceny szkody. Naprawy samochodów w krajach Unii rozliczane są przez towarzystwa ubezpieczeniowe w 95 procentach przypadków **na podstawie faktur**, a tylko w 5 procentach na tak zwaną „wycenę”. W Polsce odmiennie - około 85 procent szkód wypłacanych jest na podstawie własnej wyceny towarzystw ubezpieczeniowych, a pozostałe 15 procent na podstawie faktur.

Straty związane z wypłatą zaniżonych odszkodowań i koniecznością wykonywania napraw w szarej strefie, bez faktury, wynikające dla skarbu państwa z tytułu braku poboru podatku VAT oraz podatku dochodowego wynoszą od 1,5 mld do 3 mld złotych rocznie.

Obecną sytuację na rynku ubezpieczeniowym charakteryzują następujące czynniki:

1. Wysokość składek ubezpieczeniowych w Polsce rośnie pomimo, że towarzystwa ubezpieczeniowe wypłacają klientom coraz mniej za naprawy samochodów.
2. Klienci mają negatywną opinię o legalnie działających zakładach, uznając je za zbyt drogie. Tymczasem muszą one koszt swoich usług podwyższać o kwoty wynikające z różnych podatków, podczas gdy zakłady działające w szarej strefie oferują usługi za pół ceny.
3. Z danych policji wynika, że zwiększa się ilość kradzionych samochodów przeznaczonych do rozbiórki na części.

4. Spada jakość napraw powypadkowych z powodu wykonywania ich w szarej strefie (bez gwarancji, w oparciu o używane części i słaby park maszynowy)
5. Spada rentowność legalnie działających firm w sektorze motoryzacyjnym (26 tysięcy zakładów)
6. Wzrasta ilość bankrutujących zakładów naprawczych
7. Zmniejsza się liczba miejsc pracy w autoryzowanych stacjach obsługi i warsztatach rzemieślniczych.
8. Spory z towarzystwami ubezpieczeniowymi są niemal w 100 procentach wygrywane przez klientów, jednak dopiero po kilku latach procesu

Ustawa ubezpieczeniowa z 2003 roku zezwala towarzystwom ubezpieczeniowym wyceniać szkodę na podstawie własnych, arbitralnych ustaleń. W praktyce wygląda to tak, że poszkodowany w wypadku samochodowym po zgłoszeniu szkody dostaje po tak zwanej „własnej wycenie” towarzystwa ubezpieczeniowego propozycję odszkodowania w wysokości od 30 do 50 procent wartości rzeczywistych kosztów naprawy samochodu, bez uwzględnienia utraty wartości samochodu, zapłaty za pojazd zastępczy i innych kosztów związanych ze szkodą oraz bez podatku VAT. Klient, który nie jest specjalistą w branży motoryzacyjnej nie orientuje się, że proponowane mu kwoty, to tylko część wartości szkody.

Dlatego też Związek Rzemiosła Polskiego domaga się:

- rozliczania szkód komunikacyjnych, co do zasady na podstawie faktur
- skreślenia słowa „własnych” w odniesieniu do wycen w artykule 15 Ustawy o działalności ubezpieczeniowej z dnia 22 maja 2003 i artykule 13 Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym oraz Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.
- umożliwienia klientom ustalania wysokości szkody na podstawie oceny niezależnych rzeczoznawców i uwzględnienia kosztów tych ekspertyz w ogólnym rozliczeniu szkody

Uwzględnienie powyższych propozycji ma na celu przede wszystkim:

1. zmniejszenie liczby oszustw ubezpieczeniowych
2. uratowanie wielu zakładów naprawczych przed upadłością
3. zachowanie miejsc pracy
4. co najważniejsze z punktu widzenia państwa - zwiększenie wpływów do budżetu pochodzących z VAT-u i podatku dochodowego
5. ograniczenie „szarej strefy”
6. zmniejszenie patologii w postaci kradzieży samochodów
7. polepszenie stanu technicznego pojazdów

Jerzy Bartnik



15 czerwca 2005r.