



ZWIĄZEK RZEMIOSŁA POLSKIEGO

OGÓLNOPOLSKA KOMISJA RZEMIOSŁ MOTORYZACYJNYCH

00-246 Warszawa, ul. Miodowa 14

tel./fax (0-22) 50-44-213

www.zrp.pl e-mail: frejer@zrp.pl

konto bankowe: BGK I O /W-wa nr 10 1130 1017 0200 0000 0005 5614

Warszawa, grudzień 2010 r.

Sytuacja na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych występująca w systemie: poszkodowany – ubezpieczyciel – warsztat naprawczy

Obowiązujący dzisiaj system wypłat odszkodowań za powypadkowe szkody samochodowe, polegający na uproszczonym sposobie wyceny i wypłat odszkodowań uważamy za szkodliwy, stwarzający warunki do rozwoju szarej strefy, zarówno w usługach motoryzacyjnych jak i w handlu częściami zamiennymi do samochodów. Utrzymywanie takiej sytuacji prowadzi do ograniczenia sprzedaży części do napraw powypadkowych i zatrudnienia w legalnie działających firmach a tym samym uszczuplenia wpływów podatkowych do budżetu państwa.

Uważamy, że jednym ze sposobów ograniczających działalność w szarej strefie byłoby wprowadzenie zmian dotyczących rozliczania szkód komunikacyjnych wyłącznie na podstawie faktur VAT.

Proponujemy aby przedstawienie ubezpieczycielowi faktury VAT dokumentującej dokonanie naprawy stało się niezbędnym warunkiem wypłaty odszkodowania. Wymóg ten miałby zastosowanie, jeśli ubezpieczony podjął decyzję o naprawie, nie odnosi się natomiast do sposobu likwidacji szkody, gdy poszkodowany na taką naprawę się nie zdecyduje. W sytuacji, gdy koszty naprawy pojazdu przekroczą jego wartość rynkową sprzed wypadku - poszkodowany otrzyma odszkodowanie w wysokości odpowiadającej kosztom naprawy na podstawie faktur VAT ale w kwocie ograniczonej do wartości pojazdu sprzed szkody, co gwarantują mu ogólne warunki prawa zawarte w przepisach ubezpieczeniowych i kodeksie cywilnym. W przypadku, gdy poszkodowany zrezygnuje z naprawy może spodziewać się wypłaty odszkodowania równego wartości rynkowej pojazdu sprzed wypadku, ale pojazd musiałby ulec kasacji, bez dalszego prawa do rejestracji (złomowanie pojazdu – utylizacja).

Wraz z powyższymi propozycjami zmian w ustawie o działalności ubezpieczeniowej wnioskujemy o dokonanie zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym, poprzez wprowadzenie wymogu wykonywania dodatkowego badania technicznego pojazdu w każdym przypadku, gdy taką konieczność orzeczono po naprawie wynikającej ze zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń. Warunek ten powinien zostać również wprowadzony do ustawy regulującej zasady wykonania działalności ubezpieczeniowej jak i do ustawy normującej ubezpieczenia obowiązkowe.

Proponując zmiany przepisów dotyczących ubezpieczeń komunikacyjnych przedkładamy równocześnie bardziej uszczegółowione uzasadnienie do proponowanych zmian legislacyjnych, które w przypadku uzyskania pozytywnej rekomendacji resortu finansów mogłoby zostać wykorzystane do przygotowania projektu założeń zmian ustawowych.

Wyjaśnienie celu ustawy

Projektowane zmiany przepisów mają na celu ochronę prawa konsumenta (poszkodowanego) do rzetelnej naprawy uszkodzonego pojazdu, przyznania mu pełnej rekompensaty za szkodę komunikacyjną. Wprowadzenie tych zmian zmniejszy także zagrożenia dla ruchu drogowego spowodowane niewłaściwą naprawą pojazdów powypadkowych wykonywaną przez nielegalnie działające warsztaty. Jednym z ważniejszych skutków nowelizacji będzie ograniczenie szarej strefy w branży usług motoryzacyjnych oraz w związku z tym znaczące zwiększenie wpływów podatkowych (oraz składek ubezpieczeniowych) do budżetu państwa i samorządów terytorialnych. Szacuje się, że dodatkowe wpływy dla budżetu państwa i budżetów lokalnych a także funduszu ubezpieczeń społecznych wyniosą ok. 3-5 mld zł.

Przedstawienie stanu obecnego

Firmy ubezpieczeniowe działają na podstawie ustawy z dnia 22.05.2003 roku o działalności ubezpieczeniowej i ustawy z dn. 22.05.2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Szkody komunikacyjne rozliczane są w dwóch systemach. Pierwszy polega na tym, że firmy ubezpieczeniowe rozliczają szkodę komunikacyjną w oparciu o przedstawione faktury VAT dokumentujące naprawę pojazdu. Drugi sposób, to wycena wartości naprawy przez firmę ubezpieczeniową i wypłacenie należności poszkodowanemu - tzw. „wypłata na kosztorys”, bez potrzeby dokumentowania kosztów naprawy. Wypłacone w ten sposób odszkodowanie często jest zaniżone, nawet do 50% rynkowej wartości usługi naprawczej. Klient otrzymując odszkodowanie po wycenie firmy ubezpieczeniowej poszukuje warsztatu w szarej strefie, posiadającego możliwości naprawy pojazdu po zaniżonych kosztach w oparciu o kwotę odszkodowania wypłaconego przez firmę ubezpieczeniową. Legalnie działające zakłady napraw samochodowych, opłacające podatki oraz składki ubezpieczeniowe od wynagrodzeń zatrudnionych pracowników nie mają możliwości podjęcia się naprawy pojazdu za zaniżone kosztorysowe odszkodowanie wypłacone przez firmę ubezpieczeniową. Sytuacja ta sprzyja rozwojowi szarej strefy, znaczącej w usługach napraw pojazdów.

Równocześnie poszkodowani najczęściej nie są świadomi, że są poddawani manipulacyjnym procedurom zakładów ubezpieczeń. Pracownicy zakładów ubezpieczeń, przekonują ich, że nie muszą dokumentować kosztów naprawy a na wypłaconym odszkodowaniu jeszcze uzyskają nadwyżkę, jeśli znajdą firmę, która wykona naprawę za kwotę wypłaconą przez ubezpieczyciela. W tej sytuacji poszkodowany może jedynie naprawić pojazd w strefie poza legalnie działającymi zakładami. W opisanym systemie rozliczeń kosztorysowych, stanowiących ponad 50% wszystkich szkód komunikacyjnych (dane z firm ubezpieczeniowych) - traci klient (poszkodowany) oraz Skarb Państwa i samorząd terytorialny a zyskuje szara strefa.

Taki stan rzeczy zagraża także zdrowiu i życiu kierowców i pasażerów oraz innych uczestników ruchu drogowego. Jakość usług wykonywanych w nielegalnie działających warsztatach oraz używane do napraw części zamienne nie zapewniają pełnego odzyskania parametrów bezpieczeństwa pojazdu wprowadzonego ponownie do eksploatacji po wypadku.

Oczekiwane skutki społeczno-gospodarcze

Projektowane zmiany przepisów doprowadzą do stworzenia warunków do wypłaty poszkodowanemu w wyniku zdarzenia komunikacyjnego - pełnej rekompensaty za poniesioną szkodę. Równocześnie pozostawi się prawo poszkodowanemu do odbioru odszkodowania, bez zlecenia naprawy pojazdu. Jeśli jednak podejmie decyzję o naprawie

pojazdu będzie miał obowiązek przedstawić firmie ubezpieczeniowej faktury za naprawę i przegląd powypadkowy. Zaproponowane zmiany w ustawach regulujących obszar ubezpieczeń komunikacyjnych spowodują ograniczenie szarej strefy w usługach branży motoryzacyjnej, co będzie skutkowało:

- zwiększeniem ochrony praw konsumenta (poszkodowanego)
- zwiększeniem o 3 do 5 mld zł wpływów do budżetu państwa, samorządów lokalnych i do funduszu ubezpieczeń społecznych,
- zmniejszeniem skali bezrobocia,
- większą dbałością o ochronę środowiska,
- zdecydowanym zmniejszeniem zjawisk patologicznych towarzyszących kradzieży samochodów w celu rozbiórki na części

Przewodniczący OKRMot

Andrzej Duch

