



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
V kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-47-07

Druk nr 1680
Warszawa, 25 kwietnia 2007 r.

Pan
Marek Jurek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz ustawy o działalności ubezpieczeniowej.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Finansów.

(-) Jarosław Kaczyński

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz ustawy o działalności ubezpieczeniowej¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 14 po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. W przypadku niewypłacenia przez zakład ubezpieczeń odszkodowania w terminie, o którym mowa w ust. 1 albo 2, lub niedopełnienia obowiązku, o którym mowa w ust. 3, organ nadzoru stosuje wobec zakładu ubezpieczeń środki nadzorcze określone w art. 212 ust. 1 pkt 1 lub 2 ustawy o działalności ubezpieczeniowej.”;

2) w art. 36 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej. Suma gwarancyjna nie może być niższa niż równowartość w złotych:

1) w przypadku szkód na osobie – 5 000 000 euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych,

2) w przypadku szkód w mieniu – 1 000 000 euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych

– ustalana przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu wyrządzenia szkody.”;

3) art. 52 otrzymuje brzmienie:

„Art. 52. Odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej osoby odpowiedzialnej, najwyżej jednak do ustalonej w umowie sumy gwarancyjnej. Suma gwarancyjna nie może być niższa niż równowartość w złotych:

1) w przypadku szkód na osobie – 5 000 000 euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych,

2) w przypadku szkód w mieniu – 1 000 000 euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych

– ustalana przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu wyrządzenia szkody.”;

4) w art. 83 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku niedopełnienia obowiązków, o których mowa w ust. 1 lub 2, organ nadzoru stosuje wobec zakładu ubezpieczeń środki nadzorcze określone w art. 212 ust. 1 pkt 1 lub 2 ustawy o działalności ubezpieczeniowej.”;

5) w art. 98:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do zadań Funduszu należy zaspokajanie roszczeń z tytułu ubezpieczeń obowiązkowych, o których mowa w art. 4 pkt 1 i 2, w granicach określonych na podstawie przepisów rozdziałów 2 i 3, za szkody powstałe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:

- 1) na osobie, gdy szkoda została wyrządzona w okolicznościach uzasadniających odpowiedzialność cywilną posiadacza pojazdu mechanicznego lub kierującego pojazdem mechanicznym, a nie ustalono ich tożsamości;
- 2) w mieniu, w przypadku szkody, w której równocześnie u któregośkolwiek uczestnika zdarzenia nastąpiło naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia, trwający dłużej niż 14 dni, a szkoda została wyrządzona w okolicznościach uzasadniających odpowiedzialność cywilną posiadacza pojazdu mechanicznego lub kierującego pojazdem mechanicznym, a nie ustalono ich tożsamości. W przypadku szkody w pojeździe mechanicznym świadczenie Funduszu podlega zmniejszeniu.

szeniu o kwotę stanowiącą równowartość 300 euro, ustalaną przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski według tabeli kursów obowiązującej w dniu ustalenia odszkodowania;

- 3) w mieniu i na osobie, gdy:
 - a) posiadacz zidentyfikowanego pojazdu mechanicznego, którego ruchem szkodę tę wyrządzono, nie był ubezpieczony obowiązkowym ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych,
 - b) posiadacz zidentyfikowanego pojazdu mechanicznego, którego ruchem szkodę tę wyrządzono, zarejestrowanego za granicą na terytorium państwa, którego biuro narodowe jest sygnatariuszem Jednolitego Porozumienia między Biurami Narodowymi – Regulaminu Wewnętrznego, nie był ubezpieczony obowiązkowym ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, a pojazd mechaniczny był pozbawiony znaków rejestracyjnych, bądź znaki te nie były, w momencie zdarzenia, przydzielone temu pojazdowi przez właściwe władze,
 - c) rolnik, osoba pozostająca z nim we wspólnym gospodarstwie domowym lub osoba pracująca w jego gospodarstwie rolnym wyrządzili szkodę, której

następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia, a rolnik nie był ubezpieczony obowiązkowym ubezpieczeniem OC rolników.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Do zadań Funduszu należy także zaspokajanie roszczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. a, w przypadku wyrządzenia szkody ruchem pojazdu mechanicznego, jeżeli zgodnie z art. 2 pkt 7a lit. c ustawy o działalności ubezpieczeniowej państwem członkowskim umiejscowienia ryzyka jest Rzeczpospolita Polska.”;

6) w art. 102 w ust. 2 skreśla się pkt 5;

7) w art. 104:

a) w ust. 1 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) posiadaczowi pojazdu mechanicznego, który zawarł umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, w zakresie danych dotyczących zgłoszenia roszczeń i wypłaty odszkodowań z tytułu umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zawartej przez tego posiadacza, w związku ze zdarzeniami skutkującymi odpowiedzialnością tego posiadacza albo ich braku, za okres 5 lat licząc wstecz od dnia, w którym posiadacz pojazdu mechanicznego wystąpił o udostępnienie danych;”,

b) po ust. 7 dodaje się ust. 7a w brzmieniu:

„7a. Podmiotowi, o którym mowa w ust. 1 pkt 1a, dane udostępnia się w formie pisemnej, w terminie 15 dni od dnia otrzymania przez Fundusz wystąpienia o udostępnienie danych.”;

8) w art. 123 po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) państw Unii Europejskiej i powstały w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, jeżeli zgodnie z art. 2 pkt 7a lit. c ustawy o działalności ubezpieczeniowej państwem członkowskim umiejscowienia ryzyka jest Rzeczpospolita Polska, a posiadacz pojazdu nie był ubezpieczony obowiązkowym ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych;”;

9) art. 135 otrzymuje brzmienie:

„Art. 135. 1. Likwidacja szkód w przypadkach, o których mowa w art. 123 pkt 1, 2, 5 i 6, następuje na zasadach określonych w art. 14 ust. 1-3 oraz przepisach rozdziału 2.

2. Likwidacja szkód w przypadkach, o których mowa w art. 123 pkt 3, 3a i 4, następuje zgodnie z przepisami prawa właściwego dla miejsca zdarzenia, z uwzględnieniem ust. 3.

3. W przypadkach, o których mowa w art. 123 pkt 3, 3a i 4, suma gwarancyjna nie może być niższa niż określona w umowie ubezpieczenia, ale nie niższa niż obowiązująca w państwie, na terytorium którego miało miejsce zdarzenie.”;

10) w art. 136:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Biuro, z uwzględnieniem postanowień art. 14 ust. 1-3, jest obowiązane wypłacić odszkodowanie:

- 1) w przypadku, o którym mowa w art. 123 pkt 1, w terminie 30 dni od dnia ustalenia państwa, w którym pojazd sprawcy jest zarejestrowany;
- 2) w przypadku, o którym mowa w art. 123 pkt 2, w terminie 30 dni od dnia ustalenia ważności umowy ubezpieczenia sprawcy szkody.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. W przypadku niedopełnienia obowiązków, o których mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw instytucji finansowych może, w drodze decyzji, nałożyć na Biuro karę pieniężną do wysokości pięciokrotności przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw, ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego za rok poprzedzający nałożenie kary.

1b. Wpływy z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1a, stanowią dochód budżetu państwa.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. Nr 124, poz. 1151, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a) państwo członkowskie Unii Europejskiej umieszczenia ryzyka – państwo członkowskie Unii Europejskiej, w którym:

- a) znajduje się nieruchomość wraz z częściami składowymi i przynależnościami oraz znajdującym się w niej mieniem, o ile mienie to jest objęte tą samą umową ubezpieczenia co nieruchomość,
- b) jest zarejestrowany pojazd mechaniczny, w przypadku gdy umowa ubezpieczenia dotyczy pojazdu mechanicznego, z zastrzeżeniem lit. c,
- c) pojazd mechaniczny ma być zarejestrowany, w przypadku gdy pojazd mechaniczny został nabyty w państwie członkowskim Unii Europejskiej innym niż to, w którym ma być zarejestrowany, ale nie dłużej niż przez okres 30 dni od dnia objęcia pojazdu mechanicznego w posiadanie przez jego nabywcę,
- d) została zawarta umowa ubezpieczenia, na okres nie dłuższy niż 4 miesiące, dotycząca ubezpieczenia związanego z podróżą niezależnie od grupy określonej w załączniku do ustawy,
- e) ubezpieczający będący osobą fizyczną ma stałe miejsce zamieszkania,
- f) ubezpieczający będący osobą prawną ma siedzibę jednostki organizacyjnej objętej umową ubezpieczenia.”;

2) w art. 154 uchyla się ust. 10.

Art. 3. Do umów ubezpieczenia zawartych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 4. 1. W sprawach skutkujących odpowiedzialnością Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego przepisy art. 98 ust. 1 pkt 2 i pkt 3 lit. b oraz ust. 1a ustawy wymienionej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się do zdarzeń zaistniałych od dnia wejścia ustawy w życie.

2. W sprawach skutkujących odpowiedzialnością Polskiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych przepisy art. 123 pkt 3a oraz art. 135 ust. 2 i 3 w zakresie, w jakim dotyczą art. 123 pkt 3a ustawy wymienionej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się do zdarzeń zaistniałych od dnia wejścia ustawy w życie.

Art. 5. W przypadku umów ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz umów ubezpieczenia OC rolników wysokość minimalnej sumy gwarancyjnej wynosi:

- 1) w odniesieniu do umów zawieranych w okresie do dnia 10 grudnia 2009 r.:
 - a) w przypadku szkód na osobie – 1 500 000 euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych,
 - b) w przypadku szkód w mieniu – 300 000 euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych

– ustalana przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu wyrządzenia szkody;
- 2) w odniesieniu do umów zawieranych w okresie od dnia 11 grudnia 2009 r. do dnia 10 czerwca 2012 r.:

a) w przypadku szkód na osobie – 2 500 000 euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych,

b) w przypadku szkód w mieniu – 500 000 euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych

– ustalana przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu wyrządzenia szkody.

Art. 6. Ustawa wchodzi w życie z dniem 11 czerwca 2007 r.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. zmieniającej dyrektywę Rady 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG i 90/232/EWG oraz dyrektywę 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącą ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz.Urz. UE L 149 z 11.06.2005).

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 26, poz. 225, Nr 96, poz. 959, Nr 141, poz. 1492, Nr 273, poz. 2703 i Nr 281, poz. 2778, z 2005 r. Nr 167, poz. 1396, z 2006 r. Nr 157, poz. 1119 oraz z 2007 r. Nr 49, poz. 328.

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 91, poz. 870 i Nr 96, poz. 959, z 2005 r. Nr 83, poz. 719, Nr 143, poz. 1204, Nr 167, poz. 1396, Nr 183, poz. 1538 i Nr 184, poz. 1539, z 2006 r. Nr 157, poz. 1119 oraz z 2007 r. Nr 50, poz. 331.

UZASADNIENIE

Zmiana ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. Nr 124, poz. 1151, z późn. zm.) wynika z konieczności implementowania do krajowego porządku prawnego postanowień dyrektywy z dnia 11 maja 2005 r. Parlamentu Europejskiego i Rady (2005/14/WE) zmieniającej dyrektywy Rady 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG i 90/232/EWG oraz dyrektywy 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczących ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych. Dyrektywa powyższa, zwana piątą dyrektywą komunikacyjną UE, została opublikowana w Dzienniku Urzędowym UE z dnia 11 czerwca 2005 r. Termin na implementację jej postanowień do prawa krajowego wynosi 2 lata od opublikowania – 11 czerwca 2007 r.

Dodanie w art. 14 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...) ustępu 3a wynika z obowiązku wprowadzenia przez państwa członkowskie procedury dla zaspokajania roszczeń określonej w art. 4 ust. 6 czwartej dyrektywy komunikacyjnej (2000/26/WE) odnośnie do obowiązków zakładów ubezpieczeń i ich reprezentantów do spraw roszczeń (3 miesiące na odszkodowanie lub przedstawienie uzasadnionej odpowiedzi na roszczenie) na wszystkie zdarzenia wynikłe z ruchu pojazdu, którego posiadacz zawarł umowę ubezpieczenia OC komunikacyjnego. W związku z faktem, że regulacje takie są już zawarte w ust. 1-3 tego przepisu dodano jedynie ust. 3a, zgodnie z którym to przepisem organ nadzoru zastosuje wobec zakładu ubezpieczeń właściwe środki nadzorcze określone w art. 212 ust. 1 pkt 1 lub 2 ustawy o działalności ubezpieczeniowej, w przypadku niedopełnienia przez ten zakład określonych obowiązków w zakresie zaspokojenia roszczenia. Skutkiem wejścia tych regulacji w życie będzie możliwość nałożenia przez organ nadzoru odpowiedniej kary finansowej w sytuacji braku wywiązania się zakładu ubezpieczeń z ustawowego obowiązku wypłaty odszkodowania lub

przedstawienia odpowiedzi na roszczenia osób poszkodowanych lub uprawnionych.

Jednocześnie, w związku z odesłaniem w projektowanym ust. 3a art. 14 do konkretnych środków nadzorczych określonych w art. 212 ust. 1 pkt 1 lub 2 ustawy o działalności ubezpieczeniowej, postanowiono, analogicznie, zmienić (art. 1 pkt 4 projektu) obecne brzmienie art. 83 ust. 3 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...). Przepis ten wskazuje ogólnie na „środki nadzorcze” bez ich konkretyzacji i specyfikacji, gdy tymczasem art. 4 ust. 6 dyrektywy 2000/26/WE stanowi o „odpowiednich karach finansowych lub równoważnych karach administracyjnych”. W związku z tym w art. 83 ust. 3 proponuje się zawężenie dotychczasowego przepisu do dwóch odpowiednich środków nadzorczych.

Zmiana w art. 36 dotyczy określenia nowych wysokości minimalnych sum gwarancyjnych w obowiązkowym ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. W zmienianym art. 1 ust. 2 dyrektywy 84/5/EWG określono wyższe, w stosunku do obecnie obowiązujących, wysokości minimalnych sum gwarancyjnych:

- w przypadku szkód na osobie – 1 mln euro na jednego poszkodowanego lub alternatywnie 5 mln euro na jedno zdarzenie niezależnie od liczby poszkodowanych,
- w przypadku szkód w mieniu – 1 mln euro na jedno zdarzenie niezależnie od liczby poszkodowanych.

Istotne jest, że okres przejściowy na dostosowanie kwot minimalnych sum gwarancyjnych może wynieść do 5 lat od implementacji dyrektywy (11 czerwca 2012 r.), przy czym po połowie tego okresu (11 grudnia 2009 r.) wysokość sum gwarancyjnych należy podwyższyć do połowy przewidzianych wyżej kwot. W przypadku ustanowienia okresu przejściowego państwo członkowskie musi powiadomić o tym fakcie Komisję Europejską.

W przypadku Polski zasadne wydaje się ustanowienie okresu przejściowego w jego maksymalnej długości. Obecnie bowiem w prawie polskim (art. 36 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych) minimalne

sumy gwarancyjne w ubezpieczeniu OC komunikacyjnym są ponad trzykrotnie niższe od zapisanych w dyrektywie i wynoszą odpowiednio:

- w przypadku szkód osobowych – równowartość w PLN kwoty 1,5 mln euro na jedno zdarzenie niezależnie od liczby poszkodowanych,
- w przypadku szkód w mieniu – równowartość w PLN kwoty 300 tys. euro na jedno zdarzenie niezależnie od liczby poszkodowanych.

Projekt ustawy nowelizującej określa docelową wysokość minimalnych sum gwarancyjnych na poziomie wskazanym w dyrektywie.

Jednocześnie zaś określono, w art. 5 projektu, „ścieżkę dojścia” do sum przewidzianych w art. 36 ust. 1 ustawy – do dnia 10 grudnia 2009 r. minimalna suma gwarancyjna będzie na obecnym poziomie, natomiast w okresie od dnia 11 grudnia 2009 r. do dnia 10 czerwca 2012 r. suma gwarancyjna ulegnie podwyższeniu do połowy wysokości określonych dyrektywą.

W związku z proponowanymi zmianami wysokości minimalnych sum gwarancyjnych w ubezpieczeniu OC komunikacyjnym konieczne jest wprowadzenie analogicznych rozwiązań w art. 52 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...). Przepis ten określa wysokość minimalnych sum gwarancyjnych w obowiązkowym ubezpieczeniu OC rolników, które to ubezpieczenie, zgodnie z art. 50 ust. 2 ustawy, obejmuje także szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów wolnobieżnych będących w posiadaniu rolników posiadających gospodarstwo rolne i użytkowanych w związku z posiadaniem tego gospodarstwa. Dodać trzeba, że obecnie sumy te są również analogiczne do sum w obowiązkowym ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Zmiana w art. 98 ust. 1 pkt 2 stanowi implementację zmienionego art. 1 ust. 6 dyrektywy 84/5/EWG. Przepis ten stanowi o możliwości ograniczenia lub wyłączenia wypłaty odszkodowania przez fundusz gwarancyjny w odniesieniu do szkód w mieniu spowodowanych ruchem nieustalonego (niezidentyfikowanego) pojazdu, jednakże tylko w sytuacji, gdy fundusz poszkodowanemu w tym wypadku nie wypłacił odszkodowania za szkody osobowe lub odszkodowanie to było wypłacone za „nieznaczącą” szkodę osobową. W sytuacji, gdy fundusz wypłacił odszkodowanie za „znaczącą”

szkodę na osobie, nie można wyłączyć, na podstawie faktu niezidentyfikowania pojazdu, obowiązku wypłaty odszkodowania za szkody w mieniu. Warunki uznawania szkody osobowej za „znaczącą” pozostawiono w gestii właściwych przepisów prawa państwa członkowskiego, z sugestią, że można uwzględnić np. okoliczność, że wyrządzona szkoda osobowa wymagała udzielenia osobie poszkodowanej opieki szpitalnej.

Przy implementacji tej regulacji, „znaczącą” szkodę osobową określono jako szkodę, która spowodowała naruszenie czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia na okres dłuższy niż 14 dni. Norma taka statuuje jako dosyć długi okres uszkodzenia ciała (szkoda musi być bowiem „znacząca”), a jednocześnie nie wyklucza wskazanej w dyrektywie możliwości wymogu opieki szpitalnej. Jednocześnie zaś w przepisie tym określono ograniczenie wypłaty przez UFG odszkodowania za szkodę majątkową w pojeździe o kwotę stanowiącą równowartość 300 euro. Możliwość taką dyrektywa przewiduje, przy czym wskazana tam wysokość franszyzy redukcyjnej w odniesieniu do szkody majątkowej wynosi 500 euro. Wydaje się, że zasadnym jest wprowadzenie franszyzy dla szkód w pojazdach, której wysokość wynosiłaby 300 euro. Po pierwsze franszyza taka ograniczyłaby możliwość nadużyć i rozwój przestępczości ubezpieczeniowej, po drugie zaś obniżyłaby koszty wypłaty odszkodowań.

W art. 98 ust. 1 pkt 3 lit. b wprowadzono także normę uwzględniającą przepis art. 1 dyrektywy 2005/14/WE. Zgodnie z tą regulacją pojazdy pozbawione tablic rejestracyjnych oraz te, których tablice rejestracyjne nie są im przydzielone administracyjnie (przełożone nielegalnie z innego pojazdu lub pozostawione na pojeździe pomimo obowiązku ich usunięcia) w razie spowodowania wypadku powinny być traktowane tak, jakby były zarejestrowane w państwie, gdzie wydarzył się wypadek. W przypadku gdy posiadacz takiego pojazdu nie zawarł umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, szkody wynikłe z ruchu pojazdu powinny być objęte odpowiedzialnością funduszu gwarancyjnego.

Zmiana w art. 98, w odniesieniu do dodawanego ust. 1a, wynika z brzmienia art. 4a ust. 2 dyrektywy 90/232/EWG. Zgodnie z tą regulacją za szkodę

spowodowaną ruchem pojazdu sprowadzanego z państwa członkowskiego UE, o ile posiadacz takiego pojazdu nie był ubezpieczony obowiązkowym ubezpieczeniem OC, odpowiedzialność odszkodowawczą ponosić ma podmiot, o którym mowa w art. 1 ust. 4 dyrektywy 84/5/EWG. Podmiotem tym, w przypadku Polski jest Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny.

Jednocześnie ze zmianą tą koresponduje zmiana w art. 123, w zakresie dodawanego pkt 3a. UFG nie może bowiem, zgodnie z przepisami art. 98 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...), przyjmować odpowiedzialności za szkody zaistniałe za granicą. Część szkód, objętych dyspozycją przepisu art. 4a dyrektywy będzie jednak powstawała podczas importu pojazdów, poza terytorium Polski. Ograniczenie takie nie dotyczy PBUK, które już obecnie ponosi, względem zagranicznych biur narodowych i organów odszkodowawczych, odpowiedzialność za szkody powstałe na terytorium innych państw UE. Zmiana uzupełnia więc projektowany przepis art. 98 ust. 1a, wprowadzający odpowiedzialność UFG za szkody spowodowane ruchem tych samych pojazdów, ale zaistniałe na terytorium RP.

Zmiana w art. 102 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...) wynika ze zmian w dyrektywie 72/166/EWG odnośnie do art. 4 lit. b) i brakiem wymogu zawierania odpowiednich danych w rejestrze prowadzonym przez ośrodek informacji.

Zmiana w art. 104 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK wynika z dodanego w dyrektywie 90/232/EWG przepisu art. 4b. Zapis ten nakłada na zakład ubezpieczeń (lub właściwy organ) obowiązek dostarczenia ubezpieczonemu, w terminie 15 dni od dnia złożenia wniosku, zaświadczenia dotyczącego przebiegu ubezpieczenia – informacji o szkodach, które zostały wyrządzone w związku z posiadaniem tego pojazdu w ostatnich 5 latach, bądź informacji o braku takich szkód. Ma to ułatwić posiadaczowi pojazdu, w przypadku chęci zmiany ubezpieczyciela, negocjacje z wybranym nowym zakładem ubezpieczeń. W związku z faktem, że rejestr dotyczący umów ubezpieczenia OC komunikacyjnego prowadzi ośrodek informacji, którego funkcję spełnia Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, uzasadnione jest, aby to ten organ udzielał przedmiotowych informacji. Co do formy przekazywania

danych określono, że będzie to forma pisemna, mając na uwadze większą pewność oraz wiarygodność wystawianych w ten sposób zaświadczeń.

Zmiana w art. 135 ust. 1 wynika z konieczności implementacji art. 4e zdanie 2 dyrektywy 90/232/EWG, czyli wprowadzenia przez państwa członkowskie procedury dla zaspokajania roszczeń wskazanej w art. 4 ust. 6 czwartej dyrektywie komunikacyjnej (2000/26/WE) w odniesieniu również do biur narodowych – w Polsce PBUK. Ze zmianą tą koresponduje zmiana w art. 136 w zakresie zmienianego ust. 1 oraz dodawanych ust. 1a-1b. Analogicznie, jak w przypadku zakładów ubezpieczeń (dodawany art. 14 ust. 3a), zaproponowano, aby środkiem nadzorczym, stosowanym w przypadku niedopełnienia przez PBUK wskazanych obowiązków w procesie likwidacji szkód, była określona kara pieniężna. Z uwagi na fakt, że żadna ustawa nie statuuje organu nadzorczego nad Biurem, zdecydowano się, aby kara taka mogła być nakładana, w drodze decyzji administracyjnej, przez ministra właściwego do spraw instytucji finansowych, zaś wpływy z tytułu tych kar, zasilają, analogicznie jak jest to uregulowane w art. 212 ust. 3 ustawy o działalności ubezpieczeniowej, budżet państwa.

W tym miejscu należy wskazać, iż piąta dyrektywa komunikacyjna, przez dodanie art. 4e w dyrektywie 90/232/EWG wprowadza tzw. procedurę „uzasadnionej oferty”, która została określona w czwartej dyrektywie komunikacyjnej (art. 4 ust. 6 dyrektywy 2000/26/WE). Oznacza to jedynie obowiązek wprowadzenia przez państwa członkowskie procedury dla zaspokajania roszczeń określonej w czwartej dyrektywie komunikacyjnej (obowiązek spełnienia świadczenia w odpowiednim terminie lub przedstawienie uzasadnionej odmowy spełnienia świadczenia, odpowiednie kary w przypadku niedopełnienia tych obowiązków) na wszystkie zdarzenia wynikłe z ruchu pojazdu, którego posiadacz zawarł umowę ubezpieczenia OC komunikacyjnego. Taka sama procedura powinna mieć zastosowanie jeżeli zaspokajanie roszczeń następuje poprzez biura krajowe (w Polsce – Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych).

Dyrektywa jasno więc wskazuje, by państwa członkowskie UE sankcjonowały (za pomocą finansowych bądź ekwiwalentnych kar administracyjnych)

spełnianie przez zakłady ubezpieczeń oraz biura krajowe jedynie powyżej wskazanych obowiązków.

Jednocześnie zaś dyrektywa nie wprowadza obowiązku stosowania odpowiednich kar w przypadku niedopełnienia przez biura krajowe innych obowiązków, które wynikają z przepisów prawa. Wprowadzenie takich rozwiązań wykroczyłoby poza postanowienia dyrektywy oraz unormowania zawarte obecnie w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

Zmiana w art. 135 ust. 2 i 3 jest konsekwencją dodania ust. 3a w art. 123 i koniecznością uwzględnienia dodanego przepisu.

Zmiana w ustawie o działalności ubezpieczeniowej jest związana z dodaniem w dyrektywie 90/232/EWG art. 4a. Zgodnie z tym przepisem w przypadku importu pojazdu z jednego państwa członkowskiego (państwo sprzedającego) do drugiego państwa członkowskiego, państwem umiejscowienia ryzyka jest państwo przeznaczenia (państwo kupującego), przez okres 30 dni (liczony od dnia przyjęcia dostawy przez kupującego), nawet jeżeli pojazd nie został jeszcze zarejestrowany w państwie przeznaczenia (państwie kupującego). W związku z tym dodano przedmiotową normę do katalogu określającego państwo członkowskie umiejscowienia ryzyka z jednoczesnym przeniesieniem treści art. 154 ust. 10 ustawy o działalności ubezpieczeniowej do „słowniczka” znajdującego się w art. 2 tej ustawy. Uzasadnione jest, mając również na uwadze fakt, że w dyrektywach dotyczących ubezpieczeń na życie oraz ubezpieczeń non-life definicja ta znajduje się w każdym przypadku w słowniczku danego aktu, aby definicja taka znalazła się w słowniczku ustawy o działalności ubezpieczeniowej. Aktualna systematyka wywołuje bowiem wrażenie, że definicja państwa członkowskiego została w ustawie zawarta wyłącznie na potrzeby interpretacji art. 154.

Dodać trzeba, że ze zmianą tą korespondują zmiany w art. 98 ust. 1a oraz art. 123 pkt 3a ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...).

Tabela zgodności projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz ustawy o działalności ubezpieczeniowej z dyrektywą 2005/14/WE

Przepis projektu ustawy	Przepis dyrektywy 2005/14/WE
Art. 1 pkt 1	Art. 4 pkt 4 – dodawany art. 4e akapit 1 dyrektywy 90/232/EWG
Art. 1 pkt 2	Art. 2 – w zakresie art. 1 ust. 2 dyrektywy 84/5/EWG
Art. 1 pkt 5 lit. a – w zakresie art. 98 ust. 1 pkt 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...)	Art. 2 – w zakresie art. 1 ust. 6 dyrektywy 84/5/EWG
Art. 1 pkt 5 lit. a – w zakresie art. 98 ust. 1 pkt 3 lit. b ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...)	Art. 1 pkt 1 b – zmiana dyrektywy 72/166/EWG
Art. 1 pkt 5 lit. b	Art. 4 pkt 4 – dodawany art. 4a ust. 2 dyrektywy 90/232/EWG
Art. 1 pkt 6	Art. 5 pkt 3 – zmiana dyrektywy 2000/26/WE
Art. 1 pkt 7	Art. 4 pkt 4 – dodawany art. 4b dyrektywy 90/232/EWG
Art. 1 pkt 8	Art. 4 pkt 4 – dodawany art. 4a ust. 2 dyrektywy 90/232/EWG
Art. 1 pkt 9 i pkt 10	Art. 4 pkt 4 – dodawany art. 4e akapit 2 dyrektywy 90/232/EWG
Art. 2 pkt 1 – w zakresie art. 2 pkt 7a lit. c ustawy o działalności ubezpieczeniowej	Art. 4 pkt 4 – dodawany art. 4a ust. 1 dyrektywy 90/232/EWG
Art. 5	Art. 2 – w zakresie art. 1 ust. 2 ostatni akapit dyrektywy 84/5/EWG
Art. 6	Art. 6 ust. 1 i art. 2 w zakresie art. 1 ust. 2 akapit 2 dyrektywy 84/5/EWG

Ponadto, odnosząc się do przepisów piątej dyrektywy komunikacyjnej zmieniających postanowienia wcześniejszych dyrektyw, należy stwierdzić, że niektóre z regulacji już funkcjonują w polskim porządku prawnym lub też nie były implementowane w sytuacji, gdy prawo unijne nie przewidywało obowiązku, a jedynie możliwość wprowadzenia pewnych rozwiązań.

Szczegółowo należy wskazać na:

- 1) art. 1 (zmiany dyrektywy 84/5/EWG):
 - art. 2 ust. 1 – regulacja ta jest zawarta w art. 95 pkt 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...),
 - art. 4 – regulacje te nie były wprowadzane do prawa polskiego,
 - art. 6 i art. 7 ust. 1 – regulacje te są zawarte w art. 29 ust. 1 pkt 3 oraz art. 89 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...),
- 2) art. 3 (zmiany dyrektywy 88/357/EWG) – regulacja jest zawarta w art. 133 ustawy o działalności ubezpieczeniowej,
- 3) art. 4 (zmiany dyrektywy 90/232/EWG):
 - art. 1 – regulacja ta jest zawarta w art. 34 i art. 35 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...),
 - art. 1a – regulacja ta jest zawarta w art. 34 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...) oraz w Kodeksie cywilnym (art. 436 §1 oraz art. 437),
 - art. 2 – regulacja ta jest zawarta w art. 25 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...) w połączeniu z art. 39 ust. 1 tej ustawy,
 - dodawany art. 4c – regulacja ta jest zawarta w art. 34 ust. 1, art. 36 ust. 1 i art. 38 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...),
 - dodawany art. 4d – regulacja ta jest zawarta w art. 19 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...),
 - dodawany art. 4e – regulacje te są już częściowo zawarte w art. 14 ust. 1-3 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...),
 - art. 5 ust. 1 – regulacja ta jest zawarta w art. 104 ust. 1 pkt 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...),
- 4) art. 5 (zmiany dyrektywy 2000/26/WE):

- dodawany art. 6a – regulacja ta jest zawarta w art. 104 ust. 1 pkt 1 i 4 oraz art. 102 ust. 2, 3 i 5 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...).

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Cel wprowadzenia ustawy

Celem wprowadzenia ustawy jest dostosowanie prawa polskiego do postanowień tzw. piątej dyrektywy komunikacyjnej UE – dyrektywy z dnia 11 maja 2005 r. Parlamentu Europejskiego i Rady (2005/14/WE) zmieniającej dyrektywy Rady 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG i 90/232/EWG oraz dyrektywy 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczących ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych. Dyrektywa ta musi zostać implementowana do krajowego porządku prawnego w terminie do dnia 11 czerwca 2007 r.

2. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy był przedmiotem uzgodnień międzyresortowych i środowiskowych oraz konsultacji społecznych.

Projekt w ramach konsultacji środowiskowych został przekazany do: Polskiej Izby Ubezpieczeń, Komisji Nadzoru Finansowego, Rzecznika Ubezpieczonych, Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, Polskiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, Stowarzyszenia Polskich Brokerów, Izby Gospodarczej Ubezpieczeń i Obsługi Ryzyka, Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Pośredników Ubezpieczeniowych i Finansowych, Polskiej Izby Pośredników Ubezpieczeniowych i Finansowych.

Projekt został także zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Finansów.

Do prac nad projektem wyżej wymienionej ustawy nie zostały zgłoszone podmioty zainteresowane tymi pracami w trybie przepisów ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414).

W wyniku przeprowadzonych konsultacji do projektu wprowadzono zmiany:

- w art. 1 pkt 1 dotyczące określenia konkretnych środków nadzorczych stosowanych w przypadku niedopełnienia obowiązków ustawowych przez zakłady ubezpieczeń (uwaga Komisji Nadzoru Finansowego oraz Polskiej Izby Ubezpieczeń),
- w art. 1 pkt 2 i 3 – określono minimalne sumy gwarancyjne na poziomie wymaganym dyrektywą z jednoczesnym wprowadzeniem odpowiednich okresów przejściowych (art. 4 i 5 projektu) – uwaga Polskiej Izby Ubezpieczeń oraz Komisji Nadzoru Finansowego; jednocześnie nie uwzględniono uwagi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów dotyczącej określenia minimalnej sumy gwarancyjnej w szkodach osobowych w odniesieniu do jednego poszkodowanego, nie natomiast do jednego zdarzenia bez względu na liczbę poszkodowanych,
- w art. 1 pkt 5 (art. 98 ust. 1 pkt 2) – w projekcie podwyższony został próg, od którego daną szkodę osobową będzie się traktować jako szkodę „znaczącą” – z 7 do 14 dni trwania naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia – w celu wyeliminowania możliwości nadużyć przez poszkodowanych; norma taka statuuje jako dosyć długi okres uszkodzenia ciała, jednakże trzeba wskazać, że szkoda musi być „znacząca”, oraz wprowadzono franszyzę redukcyjną za szkodę majątkową w pojeździe o kwotę stanowiącą równowartość 300 euro – uwagi Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego oraz Rzecznika Ubezpieczonych,
- w art. 1 pkt 10 – w zakresie art. 136 – określono odpowiedni środek nadzorczy, stosowanym w przypadku niedopełnienia przez Biuro wskazanych obowiązków w procesie likwidacji szkód; wskazano, że kara pieniężna będzie nakładana, w drodze decyzji, przez ministra właściwego do spraw instytucji finansowych, zaś wpływy z tytułu kar będą stanowiły dochód budżet państwa (uwaga Komisji Nadzoru Finansowego oraz Polskiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych),
- w art. 2 w zakresie zmiany w art. 2 ustawy o działalności ubezpieczeniowej zdecydowano się, dla przejrzystości systemowej, umieścić definicję „państwa członkowskiego umiejscowienia ryzyka” w słowniczku ustawy

wraz z jednoczesnym uchyleniem ust. 10 w art. 154 (uwaga Komisji Nadzoru Finansowego),

- w art. 3 wykreślono wyrazy „zobowiązań wynikających z”, z uwagi na podnoszoną niejasność przepisu (uwaga Polskiej Izby Ubezpieczeń).

3. Zakres Oceny Skutków Regulacji

Skutkiem wejścia w życie zmian ustawowych będzie m.in.:

- zwiększenie ochrony osób poszkodowanych w zdarzeniach powstałych w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (przez podwyższenie, w określonym terminie, wysokości minimalnej sumy gwarancyjnej),
- możliwość uzyskania (w określonych przypadkach) odszkodowania za szkody w mieniu wyrządzone ruchem pojazdu mechanicznego przez niezidentyfikowanego sprawcę,
- uprawnienie posiadaczy pojazdów mechanicznych do uzyskania informacji o dotychczasowym przebiegu ubezpieczenia OC komunikacyjnego.

Skutkiem wprowadzenia wyższych limitów minimalnych sum gwarancyjnych nie powinno być podwyższenie składki ubezpieczeniowej. Po pierwsze – wprowadzanie wyższych limitów jest rozłożone w czasie, na co pozwala dyrektywa dająca możliwość zastosowania przez Państwa Członkowskie odpowiedniego *vacatio legis*, po drugie zaś – większy wpływ na ewentualny wzrost składki ubezpieczeniowej ma szkodowość w danym ubezpieczeniu oraz wysokość wypłacanych odszkodowań, nie zaś wysokość minimalnej sumy gwarancyjnej.

Należy także dodać, że składka ubezpieczeniowa zawsze jest szacowana, również w ubezpieczeniach obowiązkowych, przez zakłady ubezpieczeń oraz aktuariuszów (matematyków ubezpieczeniowych) tam zatrudnionych. Ponadto zaś przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...) przewidują w jakimś stopniu mechanizmy, które nie pozwalają na dowolne zmiany w taryfach i składkach ubezpieczeniowych. Przepisy art. 8 ust. 2-3 tej ustawy stanowią bowiem, że zakład ubezpieczeń przedstawia organowi nadzoru informacje o taryfach składek ubezpieczeniowych za

ubezpieczenia obowiązkowe, o których mowa w art. 4 pkt 1-3, i podstawach ich ustalania, zaś informacja ta powinna zawierać w szczególności analizę szkodowości oraz kosztów obsługi ubezpieczenia uzasadniającą wprowadzenie każdorazowej zmiany w taryfie. Przepis ten dotyczy więc również obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Podwyższenie wysokości minimalnych sum gwarancyjnych nie powinno w znaczący sposób wpłynąć na koszty działalności zakładów ubezpieczeń. Należy bowiem zauważyć, że suma gwarancyjna stanowi górną granicę odpowiedzialności gwarancyjnej zakładu ubezpieczeń, przy czym ryzyko wystąpienia szkód, które skutkowałyby odpowiedzialnością ubezpieczyciela na tym poziomie jest znikome. Według danych organu nadzoru (Biuletyn kwartalny. Rynek ubezpieczeń 4/2006) wysokość wypłaconych odszkodowań i świadczeń z tytułu ubezpieczenia OC komunikacyjnego za okres 01.01.2006-31.12.2006 r. wyniosła 3 429 665 000 PLN, zaś liczba wypłat – 799 246 sztuk, co daje średnią wysokość wypłaconego odszkodowania na poziomie 4 291 PLN. Poziom sumy gwarancyjnej stanowi więc zabezpieczenie osób trzecich ewentualnie poszkodowanych, natomiast nie powinien wpłynąć na zwiększenie kosztów ubezpieczycieli.

Również na koszty działalności zakładów ubezpieczeń (przez wpłaty składek na rzecz UFG) nie powinien wpłynąć obowiązek pokrywania przez Fundusz szkód w mieniu w przypadku niezidentyfikowania sprawcy.

Wskazać należy, że odpowiedzialność UFG będzie ograniczona – nie będzie on wypłacał odszkodowań w takim przypadku za wszystkie szkody w mieniu, a tylko w sytuacji, gdy jednocześnie wypłacił odszkodowania za „znaczącą” szkodę na osobie.

Ponadto zaś projekt przewiduje ograniczenie wypłaty przez UFG odszkodowania za szkodę o kwotę stanowiącą równowartość 300 euro. Możliwość taką daje dyrektywa, która przewiduje możliwość zastosowania franszyzy redukcyjnej w odniesieniu do szkody majątkowej w wysokości do 500 euro.

Przedmiotowy projekt będzie wpływał zarówno na podmioty rynku ubezpieczeniowego – zakłady ubezpieczeń, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, osoby ubezpieczające się, jak i na osoby trzecie – ewentualnie poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych. Wynika to z zakresu zmian wprowadzanych do ustawy w związku z implementacją dyrektywy, do których jako najważniejsze należy zaliczyć:

- 1) podwyższenie wysokości minimalnych sum gwarancyjnych,
- 2) rozszerzenie odpowiedzialności Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego za niektóre rodzaje szkód – w przypadku wyrządzenia szkód ruchem nieustalonego (niezidentyfikowanego) pojazdu mechanicznego na Fundusz nałożono obowiązek wypłaty odszkodowania również za szkody w mieniu, w sytuacji gdy Fundusz wypłaci jednocześnie odszkodowanie za „znaczącą” szkodę na osobie,
- 3) wprowadzenie obowiązku dostarczenia ubezpieczonemu w ciągu 15 dni od zakończenia umowy ubezpieczenia, zaświadczenia o przebiegu jego ubezpieczenia za ostatnie pięć lat trwania umowy,
- 4) zmiany zasady dotyczącej państwa umiejscowienia ryzyka w przypadku importu pojazdu mechanicznego nabytego w innym państwie UE; regulacja taka ułatwi zawieranie umowy ubezpieczenia przez kupującego pojazd za granicą z zakładem ubezpieczeń w państwie ostatecznego przeznaczenia pojazdu, przy jednoczesnym uniknięciu konieczności zawierania umowy ubezpieczenia krótkoterminowego (zmniejszenie kosztów ubezpieczenia),
- 5) zrównanie praw, jakie przysługują poszkodowanym w obcym kraju (visiting victims), z prawami tych, którzy są poszkodowani wskutek wypadku w kraju swojego miejsca zamieszkania, w zakresie tzw. procedury „uzasadnionej oferty” – zarówno przez zakłady ubezpieczeń, jak i Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

4. Skutki wprowadzenia ustawy

- wpływ regulacji na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego – regulacje dodawanych ust. 3a w art. 14 oraz ust. 1a-1b w art. 136 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...), przewidujących możliwość nakładania na zakłady ubezpieczeń oraz Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych kar finansowych za niedopełnienie określonych obowiązków, mogą mieć wpływ na dochody budżetu państwa. W chwili obecnej trudno jest jednak oszacować ewentualną wysokość potencjalnych wpływów z tytułu nakładanych kar,
- wpływ regulacji na rynek pracy – brak wpływu,
- wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw – brak wpływu,
- wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny – brak wpływu.



URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU

Ewa Ośniecka-Tamecka

Min.EOT/ 882 /2007/ DP-msz

Warszawa, 13.04.04

Pani Jolanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz ustawy o działalności ubezpieczeniowej, wyrażona na podstawie art. 2, ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Panią Ewę Ośniecką – Tamecką, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

W związku z przedłożonym projektem (pismo nr RM-10-47-07), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

Projektowana regulacja jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:
Pani Zyta Gilowska
Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Finansów

GAJDPNET
SECRETARIAZ RZĄDU MINISTRÓW

2007 -04- 16