

Warszawa, dnia 4 czerwca 2019 r.

PIU 618/2019

Szanowny Pan
Rafał Weber
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z publikacją na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (dalej: projekt ustawy) Polska Izba Ubezpieczeń, w drodze konsultacji publicznych, pragnie przedstawić swoje stanowisko.

Proponowane regulacje wprowadzają wiele korzystnych rozwiązań zarówno dla posiadaczy pojazdów jak i dla zakładów ubezpieczeń, na przykład połączenie czasowej rejestracji pojazdu w celu jego wywozu za granicę z wyrejestrowaniem pojazdu z urzędu (na wniosek właściciela), a także możliwość wyrejestrowania pojazdu na wniosek właściciela będącego zbywcą lub nabywcą pojazdu wywożonego za granicę. Rozwiązanie to z pewnością pozwoli na ograniczenie liczby pojazdów poruszających się na polskich numerach rejestracyjnych poza granicami UE. Pozytywnie należy również ocenić zniesienie obowiązku wydawania karty pojazdu w procesie pierwszej rejestracji.

Z punktu widzenia zakładów ubezpieczeń niektóre propozycje zawarte w projekcie ustawy wymagają dalszej analizy i dyskusji. W szczególności dotyczy to możliwości czasowego wycofania z ruchu pojazdów osobowych, które to rozwiązanie może negatywnie wpłynąć na gospodarkę finansową zakładów ubezpieczeń oraz zwiększenie kosztów obsługi ubezpieczeń komunikacyjnych, a w konsekwencji na wysokość składki za ubezpieczenie opłacanej przez wszystkich posiadaczy pojazdów.

Możliwość czasowego wycofania z ruchu pojazdu osobowego. Zgodnie z art. 1 pkt 16 ppkt c) samochód osobowy może być **czasowo wycofany z ruchu**, ale nie dłużej niż na okres od 3 do 12 miesięcy i nie częściej niż po upływie 3 lat od daty poprzedniego wycofania z ruchu - w przypadku konieczności wykonania naprawy w związku z uszkodzeniem zasadniczych elementów nośnych konstrukcji. Warunkiem dopuszczenia tego samochodu do ruchu po jego czasowym wycofaniu jest przedłożenie zaświadczenia o wykonaniu dodatkowego badania technicznego pojazdu.

Jak wynika z uzasadnienia do projektu ustawy, liczba zarejestrowanych pojazdów osobowych jest niewspółmiernie większa niż tzw. pojazdów użytkowych i 48-miesięczne czasowe wycofanie pojazdów osobowych z ruchu miałyby negatywny wpływ na system ubezpieczeń obowiązkowych, powstawanie odpadów z samochodów osobowych wyłączonych z użytkowania na tak długi czas, system okresowych badań technicznych i funkcjonowanie stacji kontroli pojazdów.

Wątpliwości budzi założenie ustawodawcy, iż samochód osobowy systematycznie, nie częściej niż po upływie 3 lat będzie wymagał naprawy zasadniczych elementów nośnych konstrukcji. Poza tym projekt dopuszcza możliwość czasowego wycofania z ruchu pojazdu jedynie w związku z koniecznością

naprawy zasadniczych elementów nośnych konstrukcji – kto i na podstawie jakich danych / dokumentów będzie stwierdzał, czy samochód może być czasowo wycofany z ruchu?

Czasowe wycofanie pojazdu z ruchu nie jest tożsame z wyrejestrowaniem pojazdu, a co za tym idzie na posiadacza czy nabywcy wycofanego pojazdu ciąży bezwzględny obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia w zakresie OC. Jednocześnie, zgodnie z art. 8 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK (dalej: UoUO) zakład ubezpieczeń, na wniosek posiadacza pojazdu jest obowiązany do proporcjonalnego obniżenia składki ubezpieczeniowej na okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu. Składka ta może zostać obniżona nie mniej niż o 95%. Zakład ubezpieczeń w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej, w zamian za 5% składki ubezpieczeniowej – zobowiązany będzie do wypłaty odszkodowania za szkodę w mieniu i na osobie do limitu sumy gwarancyjnej wynoszącej aktualnie ponad 5 mln euro na zdarzenie.

Czasowe wycofanie pojazdu z ruchu drogowego nie prowadzi bowiem do całkowitego wyeliminowania ryzyka spowodowania szkody tym pojazdem - ubezpieczenie OC obejmuje także inne okoliczności, w jakich może powstać szkoda (np. postój, konserwacja pojazdu, wprowadzenia do ruchu przez osobę nieuprawnioną itp.). Przepisy prawa polskiego, a także doktryna i utrwalone orzecznictwo bardzo szeroko definiują ruch pojazdu - za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem pojazdu uznawana jest m.in. szkoda podczas wsiadania lub wysiadania z pojazdu, podczas i w związku z jego postojem. Jednocześnie posiadacz pojazdu czasowo wycofanego z ruchu nie jest pozbawiony możliwości korzystania z niego np. w razie nagłej potrzeby. Ponadto, pomimo ustawowego obowiązku złożenia przez właściciela pojazdu do depozytu organu rejestrującego pojazd dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych nie można wykluczyć ryzyka poruszenia się pojazdem wycofanym z ruchu na tablicach rejestracyjnych od innego pojazdu i spowodowania wypadku, w którym ofiary doznają ciężkiego uszczerbku na zdrowiu lub zginą.

Podkreślenia wymaga również fakt, że w przypadku pojazdów, które obecnie mogą zostać czasowo wycofane z ruchu (m.in. samochody ciężarowe, autobusy) można domniemywać, iż pojazdy te przechowywane są przez ich posiadacza – najczęściej przedsiębiorcę – poza obszarem publicznym, na zamkniętym terenie. W przypadku pojazdów osobowych ich postój odbywał się będzie na terenie prywatnym posiadacza pojazdu – w garażu, na podwórku bądź na ogólnodostępnym parkingu osiedlowym, co będzie miało wpływ na zwiększenie ryzyka wystąpienia szkody. Z tego też względu, gdyby prace związane z rozszerzeniem możliwości czasowego wycofania z ruchu na pojazdy osobowe miały być kontynuowane niezbędnym będzie zmiana limitu do jakiego może zostać obniżona składka za ubezpieczenie takiego pojazdu – 5% składka za roczne ubezpieczenie pojazdu osobowego może być niewystarczająca nawet na pokrycie kosztów korespondencji związanej z obsługą tego ubezpieczenia wskazanych w art. 28 UoUO.

Ustawodawca słusznie zastrzega w projekcie ustawy, że możliwość czasowego wycofania z ruchu uszkodzonych pojazdów osobowych nastąpi dopiero wówczas, gdy zostaną wdrożone odpowiednie rozwiązania techniczne umożliwiające wprowadzenie tej zmiany. Te rozwiązania techniczne muszą jednak być dostępne także dla zakładów ubezpieczeń – tak długo jak zakłady ubezpieczeń nie będą mogły korzystać w czasie rzeczywistym z danych i informacji zgromadzonych w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców nie będzie możliwym sprawowanie kontroli nad tym procesem.

Wątpliwości również budzi termin 30-dniowy na zarejestrowanie / przerejestrowanie / wyrejestrowanie pojazdu bez wprowadzenia sankcji za jego przekroczenie.

W projekcie ustawy w art. 73 dodany został nowy ustęp 1f. nakładający na właściciela pojazdu obowiązek złożenia wniosku o jego rejestrację w terminie 30 dni od dnia jego zakupu lub sprowadzenia z UE. Obowiązek ten nie jest jednak połączony z jakąkolwiek sankcją za jego niedopełnienie. Wnioskujemy, analogicznie jak to było zaproponowane przez Ministerstwo Infrastruktury w przypadku przekroczenia terminu wykonania badań technicznych, o wprowadzenie wyższych opłat za rejestrację pojazdu. W ocenie Izby jedynie obwarowanie 30 - dniowego terminu na rejestrację pojazdu wyższą

opłatą w przypadku jego przekroczenia przyczyni się do poprawy przestrzegania tego obowiązku przez właścicieli pojazdów. Sam fakt odnotowania w CEP przekroczenia tych terminów jedynie w iluzoryczny sposób wpłynie na poprawę jakości danych gromadzonych w ewidencji oraz poprawę warunków legalnego obrotu pojazdami – jeżeli ani zbywca, ani nabywca nie przekaze do starostwa informacji o zbyciu / nabyciu pojazdu to żadna z tych informacji nie zostanie odnotowana.

Dodatkowo, odnośnie do zmiany wprowadzonej w art. 73 ust 1f wyjaśnienia wymaga relacja tego przepisu do obecnie obowiązującego art. 78 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym, który również określa termin w jakim właściciel zarejestrowanego pojazdu powinien powiadomić starostę o jego zbyciu, nabyciu lub zmianie stanu faktycznego wymagającego zmiany danych w dowodzie rejestracyjnym.

Kolejnym proponowanym przepisem, który budzi wątpliwości jest zniesienie obowiązku posiadania przy sobie przez kierującego pojazdem prawa jazdy, co może ograniczyć możliwość wystąpienia zakładu ubezpieczeń do kierującego z roszczeniem o zwrot wypłaconego poszkodowanemu odszkodowania na podstawie art. 43 UoUO

Zwolnienie z obowiązku posiadania przy sobie dokumentu prawa jazdy jest krokiem w dobrym kierunku. Do wprowadzenia tego zwolnienia niezbędne jest jednak poprawne funkcjonowanie Centralnej Ewidencji Kierowców i dostęp do danych w niej zgromadzonych nie tylko dla organów kontroli ruchu drogowego, ale również dla zakładów ubezpieczeń. Zgodnie z art. 43 UoUO zakład ubezpieczeń jest uprawniony do dochodzenia od kierującego pojazdem mechanicznym zwrotu wypłaconego odszkodowania, jeżeli kierujący nie posiadał wymaganych uprawnień do kierowania pojazdem mechanicznym. W przypadku, gdy na miejsce zdarzenia nie zostanie wezwana policja, a sprawca szkody nie będzie odpowiadał na korespondencję zakładu ubezpieczeń prowadzoną w związku z likwidacją szkody, bez dostępu do danych o uprawnieniach kierującego zgromadzonych w Centralnej Ewidencji Kierowców, nie ma możliwości zweryfikowania czy posiadał on te uprawnienia w momencie szkody. Z tego też względu ułatwienie dla kierujących w postaci zwolnienia z obowiązku posiadania przy sobie dokumentu prawa jazdy powinno być wprowadzone dopiero wówczas, gdy zakłady ubezpieczeń będą mogły korzystać z danych zgromadzonych w CEPiK.

Polska Izba Ubezpieczeń wnosi o uwzględnienie powyższych uwag w toku dalszego procesu legislacyjnego nad projektem ustawy, pozostając jednocześnie do dyspozycji Ministerstwa Infrastruktury we wszystkich sprawach związanych z problematyką rynku ubezpieczeń jako reprezentant wszystkich zakładów ubezpieczeń prowadzących działalność w Polsce.

Z wyrazami szacunku

Wiceprezes Zarządu
Polskiej Izby Ubezpieczeń

Andrzej Maciążek