Oświadczenie złożone
przez senatora Wadima Tyszkiewicza
na 8. posiedzeniu Senatu
w dniu 20 marca 2024 r.

Oświadczenie skierowane do ministra finansów Andrzeja Domańskiego

Szanowny Panie Ministrze!

W imieniu ekspertów z branży motoryzacyjnej – biegłych i rzeczoznawców – zwracam się z uprzejmą prośbą o odniesienie się do poniżej przedstawionych wątpliwości oraz o odpowiedzi na niżej postawione pytania.

1. Jak ministerstwo ocenia dotychczasową ochronę obywateli poszkodowanych w szkodach komunikacyjnych, którą sprawuje prezes KNF, oraz jakość nadzoru nad sektorem ubezpieczeń? Działalność ta była wielokrotnie przedmiotem zainteresowania ze strony posłów, senatorów oraz Najwyższej Izby Kontroli (raport KBF.430.013.2019, nr ewid. 152/2019/P/17/010/KBF).

2. Czy ministerstwo nie uważa za zasadne zrównania cen ubezpieczeń OC, skoro odpowiedzialność w nich zawarta jest unormowana ustawą z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych? Jej zakres jest określony, sumy ubezpieczenia również, odpowiedzialność wskazana, więc pytanie brzmi: dlaczego państwo, jako „zamawiający" lub poniekąd „nakazujący" zakup danego produktu na rzecz i przez obywateli, dopuszcza do sytuacji, w której jego ceny są rażąco różne od siebie? Za to kary za jego brak są sztywno określone i z całą surowością egzekwowane. Czy zdaniem ministerstwa obywatel nie powinien mieć prawa do identycznej ceny za tego typu produkt bez względu na miejsce jego zakupu, tzn. bez względu na ubezpieczyciela? Warto wspomnieć, iż towarzystwa ubezpieczeniowe w sporach sądowych masowo zasłaniają się niższymi ofertami wyszukanymi na rynku napraw i zaniżają odszkodowania, twierdząc, że nie mogą przepłacać, bo jest to nieracjonalne ekonomicznie i krzywdzące wobec nich. Jednakże same nie oferują ceny najniższej na rynku, lecz dowolną, informując, że ta praktyka mieści się w swobodzie gospodarczej. Skoro inni ubezpieczyciele są w stanie sprzedawać polisy OC taniej, to czy nadmierne wzbogacanie się na polisach droższych w produktach realizowanych na zamówienie państwa jest właściwe wobec polskich kierowców?

3. Czy ministerstwo uważa, że właściwe jest czerpanie przez towarzystwa ubezpieczeniowe zysku z obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych OC? Jest to ubezpieczenie, którego brak państwo ściga z własnych środków na koszt podatników. Czy ubezpieczenie to nie jest opłatą obowiązkową podobną np. do opłaty za badania techniczne czy sankcji za jego brak, które są ustalone na stałym poziomie lub według określonych zasad? Czy zysk płynący z nadwyżek za ubezpieczenia OC nie powinien być przekazywany np. na rzecz Skarbu Państwa, a nie głównie zagranicznych korporacji ubezpieczeniowych?

4. Czy ministerstwo jest gotowe rozważyć zmianę ustawy o zatorach płatniczych uwzględniającą sektor rzemiosła oraz małych i średnich przedsiębiorstw, które rozliczają szkody komunikacyjne z płatnikami odszkodowań, jakimi są towarzystwa ubezpieczeniowe? Obecnie ustawa ta jest całkowicie martwa. W tym obszarze mamy bowiem do czynienia z zatorami płatniczymi pomiędzy wykonawcą usługi a realnym jej płatnikiem, którym nie jest właściciel pojazdu, lecz towarzystwo ubezpieczeniowe. W tej sytuacji ochrona wykonawcy usługi nie działa właściwie, gdyż nie przewiduje takiej sytuacji. Realny płatnik może więc działać w sposób rażąco niewłaściwy wobec słabszego podmiotu, a jedyną rzeczywistą możliwością wyjścia z tej sytuacji jest skierowanie sprawy do sądu. Jednak na to rozwiązanie większość nie może sobie pozwolić. W efekcie firmy częściowo uciekają w szarą strefę oraz stosują inne szkodliwe dla ogółu społeczeństwa rozwiązania. Dodatkowym problemem jest fakt, iż firmy takie nie są w stanie zebrać zatorów na określoną w ustawie kwotę. Prostą tego przyczyną jest to, iż w przypadku dziesiątków tych firm roczne obroty są znacznie poniżej wymaganej ustawowo kwoty. Tym samym zatory na kilkaset tysięcy w postaci np. niedopłat z tytułu odszkodowania, dotyczące kilkudziesięciu faktur, powodują utratę płynności finansowej rodzinnych firm, które nie są w stanie skutecznie takim sytuacjom przeciwdziałać, gdyż płatnik jest niemal nietykalny.

5. Czy ministerstwo nie dostrzega potrzeby powołania zespołu ekspertów do pracy nad uregulowaniem rynku likwidacji szkód komunikacyjnych, rozliczeń, w tym kosztorysowych, oraz nad walką z szarą strefą, która jest ściśle powiązana ze sposobami rozliczeń szkód komunikacyjnych? Posłowie Polski 2050 oraz Koalicji Obywatelskiej w poprzedniej kadencji Sejmu masowo wykazywali problemy w likwidacji szkód

i wskazywali patologie wymagające pilnego rozwiązania. Proszę o jasną deklarację w tej sprawie.

6. Na jaką kwotę ministerstwo szacuje straty Skarbu Państwa wynikające z nieudokumentowanych fakturą napraw pojazdów samochodowych metodą kosztorysową na rynku polskim (chodzi o podatek dochodowy i VAT)?

Z poważaniem
Wadim Tyszkiewicz
senator RP