



MB

MINISTER SKARBU PAŃSTWA

MSP/DIF/3741/06

Warszawa, dnia 02.08.2006 roku

DIF-JK-7571-1/06

KANCELARIA SENATU
BIURO PREZYDIALNE

wpłynęło dn. 3.08.06

nr. 4198 podpis.....

SEKRETARIA 3.08.06
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 3.08.06
nr. 4198 podpis.....

Pan Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu

Rzeczypospolitej Polskiej

Nawiązując do oświadczenia złożonego przez Pana Senatora Tadeusza Lewandowskiego podczas 11 posiedzenia Senatu Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 24 maja 2006 roku, w uzupełnieniu do pisma z dnia 14 czerwca 2006 roku (znak: MSP/DIF/2938/06), przedstawiam poniżej dodatkowe wyjaśnienia dotyczące procedur likwidacji szkód komunikacyjnych stosowanych przez Powszechny Zakład Ubezpieczeń Spółka Akcyjna.

Jak informowałem w piśmie z dnia 14 czerwca 2006 roku, Ministerstwo Skarbu Państwa wystąpiło do PZU S.A. – zakładu ubezpieczeń z większościowym udziałem Skarbu Państwa, z prośbą o przekazanie informacji dotyczących problemów, na które zwrócili uwagę przedstawiciele zakładów branży motoryzacyjnej.

W odpowiedzi, PZU S.A. poinformował, że każdy Klient występujący z roszczeniem do Spółki każdorazowo otrzymuje informację o zasadach dotyczących likwidacji szkody, wypłaty odszkodowania w całości lub części oraz o możliwości dokonania wyboru dowolnego warsztatu naprawczego.

Wypłata odszkodowania dotycząca kosztów naprawy pojazdu może być ustalona bądź na podstawie kalkulacji kosztów naprawy sporządzonej przez PZU S.A. przy wykorzystaniu systemów Audatex lub Eurotax albo na podstawie faktur za naprawę pojazdu dostarczonych przez poszkodowanego. Dokonanie wyboru w tym zakresie należy do poszkodowanego.

Wysokość odszkodowania ustalona na podstawie kalkulacji zapewnia poszkodowanemu możliwość dokonania naprawy pojazdu w zakładzie naprawczym.

Jeżeli poszkodowany wskazuje, iż przedłoży rachunki za naprawę pojazdu, to PZU S.A. wypłaca odszkodowanie wyliczone na podstawie ww. kalkulacji jako bezsporną część odszkodowania. Obowiązek wypłaty bezspornej części odszkodowania wynika z przepisu art. 817 Kodeksu cywilnego (w przypadku ubezpieczenia AC) i art. 14 ww. ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (w przypadku ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych).

Oferta wypłaty odszkodowania na podstawie kalkulacji kosztów naprawy jest szacowana na podstawie średnich kosztów występujących na rynku napraw. Wpłata odszkodowania kalkulacji kosztów naprawy wypłacana jest w kwocie netto, gdyż dopiero wystawienie faktury rodzi obowiązek uiszczenia zobowiązań podatkowych. Natomiast w przypadku, gdy poszkodowany przedstawia fakturę za naprawę pojazdu wypłata odszkodowania realizowana jest w kwocie netto lub brutto. W przypadku gdy poszkodowany nie jest podatnikiem podatku VAT wypłata następuje w kwocie brutto. Natomiast gdy poszkodowany jest podatnikiem podatku od towarów i usług, odszkodowanie za szkodę poniesioną na skutek zniszczenia rzeczy, ustalone wg ceny rzeczy nie obejmuje podatku VAT mieszczącego się w tej cenie, w takim zakresie, w jakim poszkodowany może obniżyć należny od niego podatek o kwotę podatku naliczonego przy nabyciu rzeczy.

W związku z wejściem w życie, z dniem 1 maja 2004r., Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003r. (Dz. U. z 2002 nr 142 poz. 1189 z późn. zm.) w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję, PZU S.A. w rozliczeniach szkód komunikacyjnych stosuje wszystkie rodzaje części zamiennych dostępnych na rynku, w tym części alternatywne o najwyższej jakości – tj. części oryginalne oraz o porównywalnej jakości. Ponieważ na rynku części alternatywnych funkcjonuje wielu dostawców oprócz ceny części podawany jest również dostawca. Jednak wskazanie w kalkulacji dostawców poszczególnych części ma na celu jedynie wyznaczenie poziomu cen akceptowanych i nie ogranicza swobody wyboru, co do źródła zaopatrzenia.

Zgodnie z Rozporządzeniem z dnia 28 stycznia 2003r. wszystkie części wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi ustalonymi przez producenta pojazdu oraz części, których producent zaświadczy, że są one tej samej jakości, co komponenty, które są stosowane do montażu danych pojazdów od 1 listopada 2004r. mogą być wykorzystywane również do napraw przeprowadzanych w stacjach obsługi

autoryzowanych przez koncerny samochodowe. Wprowadzenie konkurencji w sektorze całkowicie zmonopolizowanym przez koncerny motoryzacyjne powinno przyczynić się do obniżenia cen części zamiennych i redukcji kosztów napraw, a co za tym idzie obniżenia składek za ubezpieczenia komunikacyjne. Z analiz wykonanych przez Biuro Likwidacji Szkód PZU S.A. i producenta systemu do kosztorysowania napraw pojazdów – firmę EurotaxGlass's Polska Sp. z o.o. wynika, że różnica pomiędzy ceną części autoryzowanej przez producenta pojazdu, a części dystrybuowanej przez niezależnego dostawcę wynosi przeciętnie 41%.

Nowe zasady rozliczeń nie naruszają prawa konsumenta do swobodnego wyboru źródła zaopatrzenia w części zamienne ani miejsca wykonania naprawy, a jedynie wprowadzają zmiany w dotychczasowym sposobie określania akceptowanego poziomu cen. Do dnia 31 października 2004r. były to zawsze ceny detaliczne określone przez Generalnego Importera pojazdu, gdyż w autoryzowanych warsztatach nie mogły być wykorzystywane części pochodzące z innych, niezależnych kanałów dystrybucji. Zatem narzucenie niższego akceptowanego poziomu cen wiązałoby się w praktyce z ograniczeniem prawa poszkodowanego do wyboru warsztatu i zmuszeniem go do przeprowadzenia naprawy w zakładzie nie posiadającym autoryzacji. Obecnie problem ten już nie istnieje. Możliwe stało się obniżenie kosztów napraw powypadkowych przy zachowaniu ich dotychczasowego poziomu jakości.

PZU S.A. stosuje w rozliczeniach wyłącznie ceny części oryginalnych i o porównywalnej jakości. Na rynku funkcjonuje już oficjalny system klasyfikacji pozwalający na wybór części o odpowiedniej jakości. Jest to tzw. „Jednolity system informacji o jakości części zamiennych” wprowadzony Komunikatem nr 1 z dnia 14-16 kwietnia 2005r. w sprawie części zamiennych do pojazdów samochodowych, uzgodnionym przez niezależne podmioty. Rozwiązanie to wprowadzili, bądź aktualnie wprowadzają wszyscy liczący się dystrybutorzy, co daje wykonawcy usługi i poszkodowanemu możliwość swobodnego wyboru rodzaju części i źródła zaopatrzenia. Z uwagi na różne okresy gwarancji występujące u różnych producentów pojazdów a często też różne okresy gwarancji na poszczególne modele w ramach jednej marki w procedurach obowiązujących w PZU S.A. przyjęto granicę 3 lat dla których nie stosuje się części alternatywnych. W przypadku wykazania przez poszkodowanego dłuższego okresu gwarancyjnego przyjmowany jest poziom cen sygnowanych logo producenta pojazdu stosowanych przez Autoryzowane Stacje Obsługi.

Kwestie dotyczące bezpieczeństwa konsumentów są regulowane rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002r. w sprawie warunków technicznych pojazdów

oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2003 nr 32 poz. 262). Rozporządzenie określa m.in. wykaz przedmiotów wyposażenia i części zamiennych związanych z bezpieczeństwem użytkowania pojazdu i ochroną środowiska objęte obowiązkiem homologacji. Polskie przepisy o homologacji części są zgodne z międzynarodowym Porozumieniem sporządzonym w Genewie w roku 1958 (Dz. U. z 2001 nr 104. poz.1135), której Polska jest sygnatariuszem. Wszyscy uczestnicy rynku motoryzacyjnego tj. producenci pojazdów, producenci części zamiennych oraz dostawcy części zobligowani są na mocy wspomnianego rozporządzenia do posiadania stosownych świadectw homologacji, co gwarantuje bezpieczeństwo użytkowników.

Stawki za roboczogodzinę prac blacharskich, lakierniczych i mechanicznych są i zawsze były zróżnicowane w zależności od sytuacji regionalnej, autoryzacji posiadanych przez warsztat, specjalizacji w określonym zakresie prac, poziomu wyposażenia technicznego zakładu, itp. Część zakładów posiada swoją reprezentację poprzez izby, cechy i zrzeszenia branżowe i stosuje zazwyczaj najwyższe stawki za roboczogodzinę. Jednak tego typu zakłady stanowią tylko część spośród wszystkich zakładów naprawczych istniejących na danym rynku. Należy do nich niewielka grupa zakładów posiadająca kompleksowe zaplecze do napraw pojazdów, w tym dla napraw nowych pojazdów objętych gwarancją i w związku z tym stosująca najwyższe ceny oraz grupa zakładów, które świadczą usługi na równie wysokim poziomie, lecz nie posiadają autoryzacji producenta pojazdu i stosują niższe stawki niż zakłady autoryzowane. Pozostałą najliczniejszą grupą zakładów, świadczącą największą liczbę usług i stosującą najniższe ceny są zakłady o niższym standardzie często nie zrzeszone w jakichkolwiek organizacjach.

Przyjmuje się, że struktura wiekowa pojazdów jest adekwatna do struktury zakładów naprawczych, a zatem znaczna część samochodów naprawiana jest w zakładach świadczących najtańsze usługi.

PZU S.A. nie narzuca stawek za roboczogodziny jakimkolwiek podmiotom funkcjonującym na rynku, które prowadzą niezależną działalność gospodarczą. PZU S.A. wskazuje tylko stawki, których wysokość, jest zdaniem Spółki wysokością stawek rynkowych, i które to stawki PZU S.A. akceptuje. Kodeks cywilny nakłada obowiązek współpracy poszkodowanego przy naprawieniu szkody, który znajduje uzasadnienie w brzmieniu art. 354 § 2 kc będącym przepisem odnoszącym się zarówno do zobowiązań, których źródłem jest umowa jak i ustawa (art. 436 kc). Przepis ten określa sposób, w jaki poszkodowany powinien współdziałać w przywróceniu stanu poprzedniego. Jeżeli poszkodowany ma wpływ na wybór miejsca naprawy jest w tym zakresie zobowiązany do

lojalnego zachowania wobec zakładu ubezpieczeń, a więc do racjonalizacji kosztów. Z uwagi na powyższe zakłady ubezpieczeń, w tym PZU S.A., mają prawo do weryfikacji roszczeń składanych przez poszkodowanych. Jeżeli warsztat naprawczy wykonuje usługę za cenę przekraczającą (często o kilkadziesiąt procent) cenę rynkową, to nie może się spodziewać, że płatnik tej usługi (w tym przypadku zakład ubezpieczeń), zaakceptuje cenę rażąco wyższą, niż cena rynkowa.

PZU S.A. rozpoczął współpracę z zakładami naprawczymi i dostawcami części zamiennych pod nazwą „Sieć Naprawcza” w celu zapewnienia pomocy osobom, które poniosły szkodę w pojeździe (tj. poszkodowanym), za którą PZU S.A. zobowiązany jest wypłacić odszkodowanie w ramach zawartych umów ubezpieczenia.

Pomoc ta ze strony zakładu ubezpieczeń jest wynikiem oczekiwań osób poszkodowanych, aby w przypadku powstania szkody nie były pozostawione same z problemem załatwienia wszelkich formalności powypadkowych oraz dokonania naprawy pojazdu nie mając do tego ani rozeznania rynku usług motoryzacyjnych ani wiedzy fachowej pozwalającej na wybór zakładu naprawczego. Uruchomienie Sieci Naprawczej nie ogranicza swobody klientów PZU S.A. w wyborze zakładu naprawczego. Tak jak dotychczas mają oni pełne prawo wyboru warsztatu, w którym naprawią swój samochód. Jednakże poszkodowany na swój wniosek może skorzystać z oferty PZU S.A. naprawy pojazdu w zakładzie współpracującym z PZU S.A. co znacznie ograniczy zaangażowanie czasowe samego poszkodowanego w proces dokumentowania wysokości szkody w pojeździe i przyspieszy likwidację szkody.

W ramach Sieci Naprawczej PZU S.A. współpracuje z różnymi zakładami naprawczymi zarówno autoryzowanymi, jak i niezależnymi. Duża liczba zakładów współpracujących ze Spółką (około 800 w całym kraju) pozwala poszkodowanym na optymalny wybór warsztatu.

Zygmunt Szalamacha

MINISTER SKARBU PAŃSTWA
z up. SEKRETARZ STANU

Zygmunt Szalamacha
Paweł Szalamacha