

<p>Nazwa projektu</p> <p>Projekt ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Finansów</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Pan Jurand Drop Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>1. Małgorzata Listek, starszy specjalista, email: małgorzata.listek2@mf.gov.pl, tel. 664 086 974</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>12 lutego 2024 r.</p> <p>Źródło:</p> <p>Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/2118 z dnia 24 listopada 2021 r. zmieniająca dyrektywę 2009/103/WE w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności</p> <p>Wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE z 21.12.2021 r. w sprawie C-428/20</p> <p>Nr UC17 w wykazie prac legislacyjnych</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ustawy stanowi implementację do porządku krajowego regulacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/2118 z dnia 24 listopada 2021 r. zmieniającej dyrektywę 2009/103/WE w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz. Urz. UE L 430 z 02.12.2021, str. 1, dalej: dyrektywa). Konieczność nowelizacji ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 2500), dalej jako „ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych”, zaistniała także w związku z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) z 21.12.2021 r. w sprawie C-428/20.

W 2017 r. Komisja Europejska przeprowadziła ocenę funkcjonowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (wersja ujednolicona) (Dz. Urz. UE L 263 z 07.10.2009, str. 11, z późn. zm.), w wyniku której wskazano cztery obszary, w odniesieniu do których należałoby wprowadzić ukierunkowane zmiany:

- zapewnienie wypłaty odszkodowania poszkodowanym w wyniku wypadku w przypadku niewypłacalności zakładu ubezpieczeń,
- ujednoczenie minimalnych obowiązkowych sum gwarancyjnych,
- kontrola ubezpieczenia pojazdów przez państwa członkowskie oraz
- korzystanie przez nowy zakład ubezpieczeń z przedkładanych przez ubezpieczających zaświadczeń o przebiegu ubezpieczenia, szczególnie w kontekście transgranicznym.

Oprócz tych czterech zagadnień, dyrektywa wprowadza regulacje w zakresie: pojazdów wysyłanych z jednego państwa członkowskiego do drugiego, zdarzeń z udziałem przyczepy ciągniętej przez pojazd, niezależnego narzędzia porównywania cen ubezpieczeń komunikacyjnych oraz dostarczania informacji dla osób poszkodowanych.

W wyroku z dnia 21 grudnia 2021 r. w sprawie C-428/20 TSUE orzekł, że „artykuł 1 ust. 2 drugiej dyrektywy 84/5/EWG Rady z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych [mechanicznych], zmienionej dyrektywą 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r., i art. 9 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności należy interpretować w ten sposób, że państwa członkowskie, które skorzystały z przewidzianej w tych przepisach możliwości ustanowienia okresu przejściowego, były zobowiązane wymagać, aby od dnia 11 grudnia 2009 r. minimalne sumy gwarancyjne przewidziane w umowach ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych zawartych przed tą datą, lecz obowiązujących jeszcze w tym dniu, były zgodne z zasadą ustanowioną w akapicie czwartym tych przepisów.”.

Krajowe regulacje, korzystające z okresu przejściowego, wprowadzone ustawą z dnia 24 maja 2007 r. o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz ustawy o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. poz. 691), przewidywały stopniowe podwyższanie sumy gwarancyjnej. Zgodnie z art. 5 tej ustawy, w przypadku umów ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz umów ubezpieczenia OC rolników wysokość minimalnej sumy gwarancyjnej wynosiła równowartość w złotych:

- w odniesieniu do umów zawieranych w okresie do dnia 10 grudnia 2009 r. w przypadku szkód na osobie – 1 500 000 euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych,
- w odniesieniu do umów zawieranych w okresie od dnia 11 grudnia 2009 r. do dnia 10 czerwca 2012 r. w przypadku szkód na osobie – 2 500 000 euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych.

Zgodnie z zapadłym wyrokiem państwo członkowskie, które ustanowiło okres przejściowy na dostosowanie minimalnych sum gwarancyjnych, miało obowiązek podnieść sumy gwarancyjne do co najmniej połowy kwot określonych w zmienionym artykule 1 ustęp 2 dyrektywy 84/5/EWG w ciągu 30 miesięcy od upływu terminu do wykonania dyrektywy w odniesieniu do wszystkich umów ubezpieczenia komunikacyjnego obowiązujących po upływie wskazanych 30 miesięcy, w tym także umów zawartych przed dniem 11 grudnia 2009 roku, ale obowiązujących nadal po tej dacie – w odniesieniu do zdarzeń szkodowych zaistniałych po dniu 11 grudnia 2009 r., tj. do kwot:

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

Wyrok TSUE ma więc zastosowanie do umów ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zawieranych przed dniem 11 grudnia 2009 r. i obowiązujących po tej dacie.

W związku z powyższym niezbędne jest wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz w ustawie z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. z 2023 r. poz. 656, z późn. zm.).

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Wdrożenie dyrektywy wymaga podjęcia działań legislacyjnych zmierzających do wydania ww. ustawy.

W związku z powyższym zakłada się przede wszystkim wprowadzenie następujących rozwiązań w projekcie ustawy:

- zapewnienie ochrony poszkodowanych mających miejsce zamieszkania (lub siedziby) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w razie niewypłacalności zakładu ubezpieczeń, w odniesieniu do szkód wynikających z wypadków drogowych w państwie członkowskim ich miejsca zamieszkania oraz w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie ich miejsca zamieszkania – obecnie istnieją już częściowe regulacje krajowe przyznające kompetencję Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu (UFG) w zakresie upadłości zakładu ubezpieczeń, regulacje te zostaną dostosowane i zmodyfikowane do wymagań zawartych w dyrektywie:
 - a) UFG będzie organem odpowiedzialnym za wypłatę odszkodowań poszkodowanym w wyniku zdarzeń zaistniałych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku niewypłacalności ubezpieczyciela (organ w rozumieniu art. 10a dyrektywy). W celu realizacji zadania wynikającego z art. 98 ust. 2a ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, w ramach UFG wyodrębniony zostanie fundusz do spraw niewypłacalności, który będzie obejmował dochody i koszty, aktywa i zobowiązania związane z realizacją ww. zadania,
 - b) Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (PBUK) będzie organem odpowiedzialnym za wypłatę odszkodowań poszkodowanym w wyniku zdarzeń zaistniałych na terytorium innego państwa członkowskiego UE albo państwa trzeciego, w przypadku niewypłacalności ubezpieczyciela (organ w rozumieniu art. 25a dyrektywy),
 - c) ochrona na wypadek niewypłacalności będzie rozpoczynać się od momentu objęcia postępowaniem upadłościowym albo likwidacyjnym zakładu ubezpieczeń,
 - d) w razie niewypłacalności ubezpieczyciela w przypadku zgłoszenia roszczenia przez poszkodowanego właściwe organy (UFG, PBUK) będą zobowiązane do ustalenia swojej odpowiedzialności i udzielenia odpowiedzi w określonym terminie,
 - e) UFG i PBUK jako organy w rozumieniu odpowiednio art. 10a i 25a dyrektywy będą współpracowały z równoważnymi organami innych państw członkowskich UE; w tym celu instytucje te zostaną upoważnione do negocjowania i zawierania porozumień w celu zapewnienia systemu zwrotu wypłaconych kwot pomiędzy organem w rozumieniu art. 10a lub 25a dyrektywy, na którego terytorium miejsce zamieszkania ma poszkodowany a organem państwa członkowskiego siedziby zakładu ubezpieczeń,
 - f) ciężar finansowy ochrony poszkodowanych w przypadku niewypłacalności zakładu ubezpieczeń zostanie nałożony na krajowe zakłady ubezpieczeń;
- dostosowanie wysokości minimalnych sum gwarancyjnych w obowiązkowym ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz ubezpieczeniu OC rolników – dyrektywa określa minimalne wysokości sum gwarancyjnych na poziomie:
 - a) szkody na osobie: 6 450 000 EUR w odniesieniu do jednego wypadku bez względu na liczbę osób poszkodowanych lub 1 300 000 EUR w odniesieniu do jednej osoby poszkodowanej,
 - b) szkody majątkowej: 1 300 000 EUR w odniesieniu do jednego wypadku bez względu na liczbę osób poszkodowanych;
- uregulowanie wydawania i wykorzystywania zaświadczeń o przebiegu ubezpieczenia (wprowadzenie jednolitego formularza zaświadczeń, zakaz dyskryminacji ubezpieczających ze względu na narodowość posiadacza pojazdu mechanicznego, jego poprzednie państwo miejsca zamieszkania lub siedziby a także konieczność równoważnego traktowania zaświadczeń z innych państw członkowskich przez ubezpieczycieli oraz obowiązek zakładów ubezpieczeń do udostępniania na swoich stronach internetowych ogólnego zarysu polityki w zakresie wykorzystywania przebiegu ubezpieczenia);

- dostosowanie określeń użytych w ustawie do definicji „ruchu pojazdu” zawartej w ww. dyrektywie;
- określenie państwa członkowskiego Unii Europejskiej umiejscowienia ryzyka w przypadku pojazdów wysyłanych z jednego państwa członkowskiego do drugiego.

Ponadto, w związku z wyrokiem TSUE w sprawie C-428/20, proponuje się wprowadzenie regulacji, która w przypadku wyczerpania sumy gwarancyjnej pozwalałaby na zaspokojenie przez UFG roszczeń poszkodowanych. Już w chwili obecnej UFG spełnia świadczenia w przypadku wyczerpania sumy gwarancyjnej na podstawie ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o szczególnych uprawnieniach osób poszkodowanych w przypadku wyczerpania sumy gwarancyjnej ustalonej na podstawie przepisów obowiązujących przed dniem 1 stycznia 2006 r. (Dz. U. poz. 1631) (ustawa o tzw. rentach szczególnych).

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Projekt ustawy wynika z implementacji aktu prawnego Unii Europejskiej. Prace nad implementacją tych rozwiązań trwają równolegle we wszystkich państwach członkowskich i na ten moment brak jest informacji na temat rozwiązań wypracowanych w innych krajach.

Brak danych dotyczących rozwiązywanego problemu w krajach OECD.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Poszkodowani i uprawnieni z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz OC rolników	Liczba szkód zgłoszonych z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych: 958,0 tys. – szkody nieosobowe 52,4 tys. – szkody osobowe	Biuletyn Informacyjny Ośrodka Informacji UFG IV/2021	Zwiększenie ochrony poszkodowanych poprzez: - urealnienie wartości minimalnych sum gwarancyjnych w OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, - zwiększenie maksymalnej wysokości odszkodowań i świadczeń ubezpieczeniowych z OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, - zapewnienie wypłat odszkodowania w razie niewypłacalności ubezpieczyciela w drodze systemowego rozwiązania, z uwzględnieniem sytuacji transgranicznych
Ubezpieczający (posiadacze pojazdów mechanicznych oraz posiadacze gospodarstw rolnych)	Liczba polis OC posiadaczy pojazdów mechanicznych czynnych na koniec IV kwartału 2021 r. - 26 972 400	Biuletyn Informacyjny Ośrodka Informacji UFG IV/2021 Ubezpieczenia w Liczbach 2020. Rynek ubezpieczeń w Polsce. Polska Izba Ubezpieczeń	- zwiększenie sum gwarancyjnych z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych; - możliwy wzrost wysokości składki ubezpieczeniowej z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w związku ze wzrostem minimalnych sum gwarancyjnych
Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny	1	Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych	- doprecyzowanie regulacji prawnych w zakresie wypłaty odszkodowania poszkodowanym w wypadkach zaistniałych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w razie niewypłacalności zakładu ubezpieczeń,

Wydatki ogółem														
budżet państwa														
JST														
pozostałe jednostki (oddzielnie)														
Saldo ogółem														
budżet państwa														
JST														
pozostałe jednostki (oddzielnie)														
Źródła finansowania														
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Wejście w życie ustawy nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w szczególności nie wystąpi skutek w postaci zwiększenia wydatków lub zmniejszenia dochodów jednostek sektora finansów publicznych.												
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe														
		Skutki												
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)						
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy					
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy					
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy					
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa													
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw													
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Wydaje się, że wejście w życie projektowanych regulacji nie wpłynie na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych i osób starszych. Członkowie rodzin, osoby starsze i niepełnosprawne mogą stanowić zarówno grupę ubezpieczających, jak i poszkodowanych lub uprawnionych z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.												
Niemierzalne														
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Zakłada się, że podwyższenie minimalnych sum gwarancyjnych OC posiadaczy pojazdów mechanicznych będzie oddziaływało korzystnie na ubezpieczających przez zwiększenie ochrony ubezpieczeniowej oraz zwiększenie maksymalnej wysokości odszkodowań i świadczeń wypłacanych poszkodowanym lub uprawnionym od ubezpieczyciela z tytułu tych ubezpieczeń. Także jako pozytywne należy ocenić zwiększenie ochrony poszkodowanych i ubezpieczonych w sytuacji niewypłacalności zakładu ubezpieczeń, z uwzględnieniem wypadków z elementem transgranicznym. W sytuacji niewypłacalności ubezpieczyciela poszkodowani uzyskają możliwość dochodzenia w państwie członkowskim ich miejsca zamieszkania (siedziby) roszczeń wynikających z wypadków drogowych (od UFG – zdarzenia zaistniałe w kraju lub od PBUK – zdarzenia zaistniałe w innym państwie członkowskim UE lub państwie trzecim, co może mieć pozytywne skutki społeczne i gospodarcze (skuteczna i efektywna ochrona poszkodowanych w wyniku wypadków drogowych poprzez ustawową regulację zgłaszania i zaspokajania roszczeń niezależnie od wypłacalności ubezpieczyciela).												

Szacuje się, że podwyższenie minimalnych sum gwarancyjnych będzie miało marginalny wpływ na potencjalne koszty, jakie będą ponosili ubezpieczający (posiadacze pojazdów mechanicznych oraz posiadacze gospodarstw rolnych).

Należy wskazać, że taryfy oraz wysokość składek ubezpieczeniowych ustala zakład ubezpieczeń. Uprawnienie to wynika zarówno z unijnych, jak i polskich regulacji.

Zgodnie z art. 8 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, taryfy oraz wysokość składek ubezpieczeniowych za ubezpieczenia obowiązkowe ustala zakład ubezpieczeń. Jednocześnie w myśl art. 33 ust. 1 ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej, zakład ubezpieczeń ustala wysokość składek ubezpieczeniowych po dokonaniu oceny ryzyka ubezpieczeniowego. Zgodnie z art. 33 ust. 2 i 3 ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej, zakłady ubezpieczeń są obowiązane ustalać składkę ubezpieczeniową w wysokości, która zapewnia co najmniej wykonanie wszystkich zobowiązań z umów ubezpieczenia i pokrycie kosztów wykonywania działalności ubezpieczeniowej zakładu ubezpieczeń. Zakłady ubezpieczeń są obowiązane gromadzić odpowiednie dane statystyczne w celu ustalania na ich podstawie wysokości składek ubezpieczeniowych. Zakłady ubezpieczeń oferujące ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych ustalają składki z tytułu tych umów po analizie wieloletnich danych statystycznych dotyczących wypłaconych odszkodowań i świadczeń, obejmujących rozkład wysokości, częstotliwość i charakter wypłaconych odszkodowań i świadczeń (wypłaty jednorazowe i renty), regresów, kosztów likwidacji szkód, kosztów windykacji regresów oraz kosztów akwizycji i kosztów administracyjnych związanych z tymi umowami ubezpieczenia. Na wysokość składki decydujący wpływ ma ocena ryzyka ubezpieczeniowego, a także analizy i statystyki, na podstawie których tak kształtowane są taryfy, żeby wynik techniczny i wpływy uzyskane ze składek pozwalały na wypłaty odszkodowań z zachowaniem płynności finansowej zakładu ubezpieczeń. W związku z tym można oczekiwać, że ewentualny wzrost taryf może być zróżnicowany w odniesieniu do poszczególnych rodzajów klientów oraz portfeli ubezpieczeń, a także sytuacji samych zakładów ubezpieczeń, do których należy ustalanie wysokości składek ubezpieczeniowych zgodnie z art. 33 ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej.

Także w ocenie Polskiej Izby Ubezpieczeń, będącej organizacją samorządu gospodarczego zakładów ubezpieczeń, podwyższenie minimalnych sum gwarancyjnych w obowiązkowym ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych będzie miało marginalny wpływ na wysokość składki w tym ubezpieczeniu. Modele taryfikacyjne ubezpieczycieli obejmują bardzo dużą liczbę czynników ryzyka przez co proces ustalenia składki to złożony algorytm oparty na bardzo wielu zmiennych dotyczących zarówno pojazdu, jak i kierowcy. Podwyższenie minimalnych sum gwarancyjnych jest tylko jednym z elementów tego procesu. Wysokość podstawowej składki ubezpieczeniowej najczęściej uzależniona jest od: marki pojazdu, rodzaju pojazdu, pojemności silnika i miejsca zamieszkania. Elementy wpływające na wysokość składki podstawowej łączą się jednocześnie z innymi elementami zawartymi w wewnętrznych systemach zwyczaj i zniżek składek podstawowych obowiązujących u danego ubezpieczyciela. Są to najczęściej:

- przebieg ubezpieczenia (szkodowy, bezszkodowy);
- wiek posiadacza pojazdu mechanicznego;
- rodzaj płatności za ubezpieczenie (jednorazowy/ratalny);
- okres posiadania prawa jazdy;
- okres eksploatacji pojazdu;
- posiadanie innych umów ubezpieczenia w zakładzie ubezpieczeń;
- model pojazdu;
- posiadanie dzieci;
- przynależność do określonej grupy zawodowej;
- rodzaj paliwa;
- liczba użytkowników pojazdu;
- liczba ubezpieczonych pojazdów;
- styl jazdy kierowcy (mandaty, punkty karne).

	<p>Wszystkich zmiennych, które wpływają na składkę, może być nawet kilkadziesiąt, w zależności od polityki taryfikacyjnej zakładu ubezpieczeń. Należy przy tym odnotować, że wzrasta liczba parametrów, od których uzależniona jest finalna wysokość składki za ochronę ubezpieczeniową, co świadczy o wzrastającej indywidualizacji składki tak, aby była ona jak najbardziej dopasowana do indywidualnego ryzyka jakie niesie za sobą użytkowanie pojazdu.</p> <p>Regulacje wprowadzane projektowaną ustawą będą miały wpływ na zakłady ubezpieczeń, m.in. poprzez obowiązek publikowania ogólnego zarysu polityki w zakresie wykorzystywania przebiegu ubezpieczenia przy wyliczaniu składek z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, czy też zwiększenie zakresu odpowiedzialności ubezpieczycieli w związku z podwyższeniem minimalnych sum gwarancyjnych. Dodatkowo projektowane regulacje będą miały wpływ na UFG oraz PBUK z uwagi na przypisanie nowego zadania związanego z ochroną poszkodowanych w razie niewypłacalności zakładu ubezpieczeń. Regulacje te wpłyną na ich wewnętrzne procesy organizacyjne, np. konieczność zmian w strukturze organizacji czy systemach IT.</p>
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne: ...

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

Z uwagi na wprowadzanie zmian w regulacji w zakresie zaświadczeń o przebiegu ubezpieczenia, zakłady ubezpieczeń będą obowiązane do udostępniania na swoich stronach internetowych ogólnego zarysu polityki w zakresie wykorzystywania przebiegu ubezpieczenia.

W związku z zadaniami przypisanymi UFG i PBUK w zakresie ochrony poszkodowanych w wypadkach w razie niewypłacalności zakładu ubezpieczeń wprowadzone zostaną nowe procedury zgłaszania roszczeń do tych instytucji z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. UFG i PBUK będą obowiązane do udostępniania na swoich stronach internetowych podstawowych informacji o możliwych sposobach dochodzenia od nich odszkodowania lub świadczenia w ramach realizowanych zadań ustawowych.

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie ustawy nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe

demografia
 mienie państwowe
 inne:

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Wejście w życie ustawy nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionalny oraz pozostałe obszary, o których mowa w pkt 10.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów aktu prawnego nastąpi z dniem jego wejścia w życie.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Projekt ustawy stanowi implementację przepisów dyrektywy. Zgodnie z art. 28c dyrektywy:

1. nie później niż po upływie pięciu lat od dat rozpoczęcia stosowania odpowiednio art. 10a i 25a, o których mowa w art. 30 akapit drugi, trzeci i czwarty, Komisja Europejska przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące funkcjonowania i finansowania organów, o których mowa w art. 10a i 25a, oraz współpracy między tymi organami. Do sprawozdania Komisja dołączy w stosownym przypadku wniosek ustawodawczy. W odniesieniu do finansowania tych organów sprawozdanie to musi zawierać co najmniej:

- a) ocenę zdolności i potrzeb finansowych organów odszkodowawczych w zależności od ich potencjalnej odpowiedzialności z uwzględnieniem ryzyka niewypłacalności ubezpieczycieli komunikacyjnych na rynkach państw członkowskich;
- b) ocenę jednolitości podejścia organów odszkodowawczych do finansowania;
- c) jeżeli do sprawozdania będzie dołączony wniosek ustawodawczy, ocenę wpływu wkładów finansowych na składki w ramach umów ubezpieczenia komunikacyjnego.

2. nie później niż dnia 24 grudnia 2030 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu sprawozdanie zawierające ocenę wdrożenia tej dyrektywy – z wyjątkiem elementów, których dotyczy ocena, o której mowa w ust. 1 – w szczególności odnoszącą się do:

- a) stosowania niniejszej dyrektywy w kontekście rozwoju technologicznego, w szczególności jeśli chodzi o pojazdy autonomiczne i półautonomiczne;
- b) adekwatności zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, z uwzględnieniem ryzyka wypadków, które stwarzają poszczególne pojazdy silnikowe;
- c) w formie przeglądu – skuteczności systemu wymiany informacji do celów kontroli ubezpieczeń w sytuacjach transgranicznych, w tym w razie potrzeby ocenę wykonalności korzystania w takich przypadkach z istniejących systemów wymiany informacji oraz w każdym razie analizę celów systemów wymiany informacji oraz ocenę ich kosztów; oraz
- d) stosowania przez zakłady ubezpieczeń mechanizmów, w ramach których na wysokość składek wpływa zaświadczenie o przebiegu ubezpieczenia ubezpieczających, w tym systemów bonus-malus lub zniżek za bezszkodowy przebieg ubezpieczenia.

Do sprawozdania Komisja dołączy w stosownym przypadku wniosek ustawodawczy.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Nie dotyczy.