

MAREK MONKIEWICZ

Bezpośrednia likwidacja szkód z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Doświadczenia krajów europejskich

Ubezpieczenie OC komunikacyjne jest najbardziej powszechnym ubezpieczeniem obywatelom na świecie. Z uwagi na fakt, że na świecie zarejestrowanych jest ponad 800 mln pojazdów mechanicznych, dochodzi do milionów zdarzeń drogowych i wynikających z nich roszczeń osób poszkodowanych, kwestia efektywnej i szybkiej likwidacji szkód pozostaje jednym z kluczowych zagadnień rozpatrywanych w kontekście tej grupy ubezpieczeń. W szeregu państw na świecie, w tym zwłaszcza w Europie (np. we Francji, Belgii, Hiszpanii czy Grecji), odpowiedzią na pojawiające się wyzwania zarządzania dużą liczbą szkód stają się systemy bezpośredniej likwidacji szkód. Ich istota polega na umożliwieniu poszkodowanemu zgłoszenie roszczenia do własnego ubezpieczyciela OC, nie zaś do ubezpieczyciela sprawcy. Dzięki temu poszkodowany obsługiwany jest przez własny zakład, zaś ostateczne rozliczenia mają miejsce między ubezpieczycielami.

1. Wprowadzenie

Likwidacja szkód i wypłata należnych świadczeń jest z pewnością najważniejszym elementem składowym stosunku ubezpieczeniowego z punktu widzenia ubezpieczonych i poszkodowanych.¹ To właśnie na tym etapie następuje przekształcenie obietnicy kontraktowej w rzeczywiste działanie ubezpieczyciela i ujawnia się realna treść ochrony ubezpieczeniowej. Im sprawniej i rzetelniej jest ona prowadzona, tym większe jest prawdopodobieństwo osiągnięcia satysfakcji kontraktowej ubezpieczonych oraz tym lepsza staje się reputacja instytucji ubezpieczeniowych. Szczególna odpowiedzialność w tym względzie spoczywa na zakładach ubezpieczeń, choć i ubezpieczeni mają tu do spełnienia ważną rolę. W procesie tym mogą uczestniczyć także inne podmioty, zarówno prywatne (np. eksperci, biegli), jak i publiczne (np. policja, prokuratura). W tym kontekście warto wspomnieć o tzw. kancelariach odszkodowawczych (*claims manage-*

1. *Compensation of victims of cross - border road traffic accidents in the EU*, EC/DG for Internal Market and Services, November 30, 2008.

ment companies), których aktywność na rynkach ubezpieczeniowych wielu krajów, w tym i w Polsce, osiągnęła znaczne rozmiary, prowadząc do istotnych zmian w zachowaniach odszkodowawczych zarówno ubezpieczonych jak i zakładów ubezpieczeń. Wywołało to także działania na rzecz poddania ich działalności jakimś formom nadzoru.

Pełnią one funkcje kompleksowych doradców prawnych oraz technicznych a także managerów szkodowych na rzecz poszkodowanych. W istocie rzeczy są one odwzorowaniem na rynku detalicznym firm niezależnego doradztwa szkodowego, od dawna obecnych na rynku ubezpieczeń korporacyjnych.

Dla polepszenia procesu likwidacyjnego ubezpieczyciele stosują różnorodne rozwiązania organizacyjne i biznesowe. Większość z nich ma charakter indywidualny i stanowi wynik decyzji podejmowanych przez poszczególne przedsiębiorstwa. Istnieją także rozwiązania o charakterze kolektywnym. Do takich w szczególności należą systemy bezpośredniej likwidacji szkód w ubezpieczeniach OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Narodziły się one już w latach 60-ych ubiegłego stulecia. W Polsce przez długi czas systemy te nie wzbudzały większego zainteresowania środowiska ubezpieczeniowego. Sytuacja wszakże ulega istotnym zmianom. W 2008 roku pojawiła się inicjatywa grupy czołowych zakładów ubezpieczeń zawarcia porozumienia o wzajemnym uznawaniu roszczeń w AC komunikacyjnym. Równocześnie w marcu 2009 roku podjęta została z inicjatywy Pro Motora – Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Ubezpieczeń Komunikacyjnych i Rynku Motoryzacyjnego – inicjatywa stworzenia systemu bezpośredniej likwidacji szkód w ramach OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Warto więc przyrzeć się doświadczeniom innych krajów w tym zakresie, rozważyć wady i zalety stosowanych przez nich rozwiązań, by wyciągnąć wnioski dla dalszych działań.

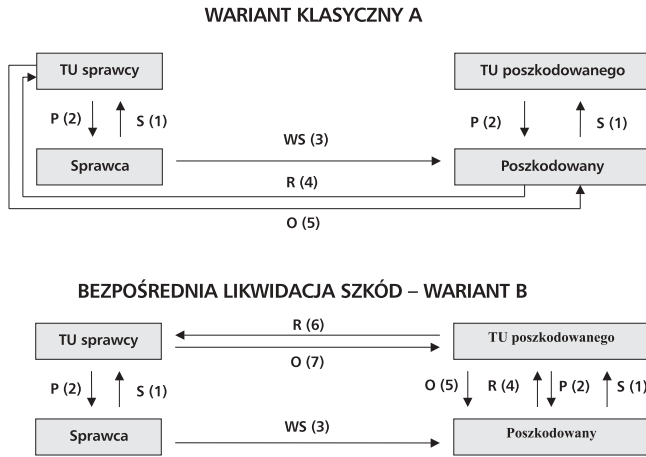
2. Koncepcja systemu bezpośredniej likwidacji szkód

Bezpośrednia likwidacja szkód z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest stosowana obecnie w wielu krajach Unii Europejskiej – Belgii, Francji, Hiszpanii, Portugalii, Włoszech, Grecji, Austrii, a także poza nią, m.in. w Szwajcarii, Rosji i Kanadzie. Jej istota jest prosta i polega na bezpośredniej regulacji roszczeń odszkodowawczych poszkodowanych przez ich własnych ubezpieczycieli, którzy następnie są kompensowani przez ubezpieczycieli sprawców (por. Rys.1). Tak więc zasada odpowiedzialności strony trzeciej przyjmuje w praktyce postać odpowiedzialności strony pierwszej.

Systemy takie oparte są najczęściej na inicjatywach zakładów ubezpieczeń w oparciu o odpowiednie porozumienia ramowe. Są one w większości administrowane przez wyodrębnione struktury, często zorganizowane w oparciu o lokalne izby ubezpieczeń. Czasami rozwiązania takie wynikają z regulacji publicznych (np. Włochy, Rosja).

Wprowadzenie systemu bezpośredniej likwidacji szkód z OC posiadaczy pojazdów mechanicznych wywołuje zasadnicze zmiany w relacjach zakładów ubezpieczeń ze swoimi klientami – ubezpieczonymi. W ramach tego systemu ubezpieczony – inaczej niż w wariantach klasycznym – pozostaje cały czas w obsłudze własnego ubezpieczyciela. Nie tylko płaci mu składki i otrzymuje od niego odszkodowanie, ale także wspólnie z nim uczestniczy w postępowaniu odszkodowawczym. Jest z nim więc na dobre i na złe.

Rys. 1. Schemat relacji ubezpieczony – zakład ubezpieczeń w procesie likwidacji szkód z ubezpieczenia OC w wariantach klasycznym (A) oraz przy bezpośredniej likwidacji szkód (B)



Legenda: P – polisa, WS – wywołanie szkody, R – roszczenie, O – odszkodowanie

Źródło: Opracowanie własne

W rezultacie następuje istotne zwiększenie intensywności relacji wzajemnych oraz intensyfikacja komunikacji wzajemnej. Następuje powrót do klasycznej relacji ubezpieczeniowej, która ma miejsce we wszystkich rodzajach ubezpieczeń poza kontraktami z zakresu ubezpieczeń OC wszelkiego rodzaju.

Zauważmy przy tym, że tym samym jakość portfela ubezpieczeń OC oraz ewentualne wyłudzenia i oszustwa ubezpieczeniowe stają się dziełem własnych ubezpieczonych a nie „emigrantów”. Może to zakładom ubezpieczeń służyć jako istotna wskazówka przy kształtowaniu ich docelowych portfeli ubezpieczeniowych, gdyż ich jakość przełoży się wprost na ich wynik finansowy. W klasycznym rozwiązaniu efekt taki nie ma miejsca i stąd nie ma zwrotnego oddziaływania posiadanego portfela z OC posiadaczy pojazdów mechanicznych na wynik finansowy ubezpieczyciela.

Z drugiej strony system bezpośredniej likwidacji szkód zmienia fundamentalnie relacje pomiędzy samymi zakładami ubezpieczeń, zmuszając je do ścisłej współpracy wzajemnej. Oznacza to wejście na nową orbitę rozwoju rynku ubezpieczeń komunikacyjnych i wzajemnego zaufania działających na nim ubezpieczycieli. System bezpośredniej likwidacji szkód tworzy bowiem coś będącego odpowiednikiem rynku międzybankowego. Wymaga to odpowiedniej reorganizacji służb likwidacji szkód zakładów ubezpieczeń, ich służb regresowych itp. Wreszcie zmienia się także całe otoczenie likwidacyjne – rola policji, kancelarii prawnych, odszkodowawczych itd.

Porozumienia, o których mowa w dotychczasowej praktyce, z reguły obejmują jedynie szkody majątkowe, choć coraz częściej rozszerza się je na szkody osobowe.²

2. Galli G., Savino C. – *Direct reimbursement schemes in compulsory motor liability insurance*, Preliminary draft, ANIA, April 2006, s. 3.

W niektórych krajach rozwiązania takie istnieją od dziesięcioleci (np. Francja, Belgia, Włochy), w innych zaś zostały wprowadzone relatywnie niedawno (np. Grecja, Austria, Rosja).

Podstawowe zalety takiego systemu z punktu widzenia ubezpieczonych są związane z przyspieszeniem procesu likwidacji szkód, lepszą obsługą ubezpieczonych przez ich ubezpieczycieli oraz lepszą relacją i komunikacją pomiędzy poszkodowanymi a ich ubezpieczycielami. Z punktu widzenia zakładów ubezpieczeń zalety systemu bezpośredniej likwidacji szkód są związane z niższymi kosztami postępowań likwidacyjnych, niższymi kosztami obsługi prawnej oraz krótszym czasem trwania procesu likwidacji. Dodatkowo stwarza to przesłanki do ograniczenia kosztów obsługi prawnej roszczeń i eliminacji znacznej części procesów sądowych toczonych z tego tytułu poprzez uwarunkowanie dostępu do uproszczonego trybu likwidacji od zawarcia odpowiedniej ugody z poszkodowanym.

3. Bezpośrednia likwidacja szkód w wybranych krajach

FRANCJA

System bezpośredniej likwidacji szkód z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych we Francji należy do najstarszych w Europie. Został on wprowadzony już w 1968 r. poprzez zawarcie przez ubezpieczycieli francuskich Porozumienia w Sprawie Odszkodowań Bezpośrednich (tzw. *IDA – Indemnisation Directe de l'Assuré*). Poprzedzone ono było szeregiem wcześniejszych porozumień o częściowym charakterze, odnoszących się m.in. do standardowego formularza zgłoszenia szkody, skali wyceny szkód czy użycia rzeczoznawców samochodowych. Podstawowymi przesłankami jego stworzenia była lawinowo rosnąca liczba roszczeń z jaką zetknęli się francuscy ubezpieczyciele. Wynikało to z dynamicznego wzrostu liczby pojazdów mechanicznych na drogach (z kilku mln w latach 50-ych ubiegłego stulecia do blisko 13 mln w 1968 r.), znaczącego wzrostu liczby zdarzeń drogowych (ze 140 tys. w 1955 r. do 220 tys. w 1968 r.) oraz zdarzeń ubezpieczeniowych (z 1,8 mln w 1956 r. do 2,8 mln w 1960 r.), co spowodowało zorganizowaną reakcję ubezpieczycieli.³ Porozumienie IDA oparte zostało na czterech podstawowych filarach:

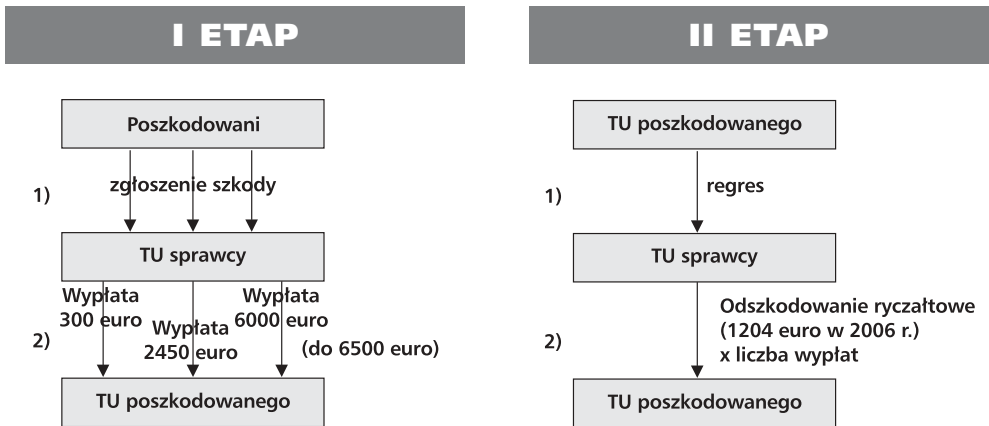
- a) objęło ono wyłącznie szkody majątkowe wynikające ze zdarzeń drogowych zaistniałych pomiędzy dwoma pojazdami mechanicznymi,
- b) skala odpowiedzialności była określana na podstawie standardowego formularza zgłoszenia szkody,
- c) wysokość szkody nie mogła przekraczać 300 euro na zdarzenie,
- d) każda wypłata była potwierdzana przez ubezpieczyciela sprawcy.

Porozumienie to następnie było w kolejnych latach modyfikowane celem eliminacji zauważonych niedoskonałości oraz dla stworzenia możliwości wykorzystania nowych rozwiązań technologicznych. Tak więc w 1974 r. rozszerzono je na wszystkie rodzaje zdarzeń drogowych bez względu na liczbę pojazdów. W 1977 r. wprowadzono

3. http://www.autoins.ru/ru/Evro/obschie/zarubegniy_opit/ – *Dokład ot Francuskiej Federacji Strachowszczykov*, 27 sientjabrja 2005,

możliwość rozliczeń pomiędzy stronami drogą elektroniczną. W tym samym roku wprowadzono zasadę obowiązku wypłat odszkodowań w z góry uzgodnionych rozmiarach (ryczałtem), eliminując tym samym konieczność uprzedniej akceptacji wypłat przez ubezpieczyciela sprawcy. W efekcie w istotny sposób zmieniona została konfiguracja całego systemu (por. Rys. 2).

Rys. 2. System bezpośredniej likwidacji szkód (limity kwotowe i ryczałtu dla dwóch pojazdów mechanicznych) – Francja



Źródło: Opracowanie własne

- W rezultacie obecne porozumienie oparte jest na następujących głównych założeniach:
- 1) udział w zdarzeniu drogowym co najmniej dwóch pojazdów mechanicznych,
 - 2) zdarzenie drogowe ma miejsce na terytorium Francji lub Monako,
 - 3) porozumienie obejmuje szkody osobowe i majątkowe,
 - 4) porozumienie obejmuje także szkody związane z uczestnictwem osób trzecich – pieszych, rowerzystów itp.,
 - 5) maksymalne rozmiary odszkodowania ustala się corocznie tak, by umowa mogła objąć ok. 80 proc. zaszytych wypadków drogowych (w przypadku uczestnictwa w nim dwóch pojazdów górny pułap kwotowy w latach 2005-2006 kształtował się na poziomie 6 500 euro),
 - 6) rozliczenie przeprowadza się elektronicznie w oparciu o ustalany corocznie ryczałt (który dla dwóch pojazdów wynosił w latach 2005-2006 – 1 204 euro).

Porozumieniem zarządza Komisja ds. Stosowania Ubezpieczenia OC, która monitoruje warunki jego stosowania oraz wprowadza zmiany dla jego doskonalenia. Rozpatruje także złożone sprawy, z którymi w praktyce spotykają się francuscy ubezpieczyciele komunikacyjni. Komisja spotyka się 3-4 razy w ciągu roku. W skład tej Komisji wchodzi 3 zespoły: ds. statystyki, arbitrażowy oraz ds. etyki. Zespół ds. statystyki określa co roku średnią kwotę odszkodowania oraz maksymalną kwotę odszkodowania w ramach systemu. Zespół ds. arbitrażu rozpatruje sprawy sporne pomiędzy ubezpieczycielami. Zespół ds. etyki monitoruje z kolei przestrzeganie reguł porozumienia pomiędzy zakładami ubezpieczeń. Sekretariatem porozumienia jest Zarząd Administracji Porozumieniami

Ubezpieczeniowymi. W przypadku złamania reguł Porozumienia zakład ubezpieczeń może być wykluczony z grona jego członków. Porozumienie obejmuje umowę główną oraz 5 załączników.

Wprowadzenie systemu IDA wywarło bardzo pozytywny wpływ na rynek OC posiadaczy pojazdów mechanicznych we Francji. Znalazło to wyraz m.in. w:

- a) skróceniu średniego okresu likwidacji szkód z OC posiadaczy pojazdów mechanicznych do 5 dni,
- b) stabilizacji bazy klientowskiej – coroczne zmiany ubezpieczycieli dotyczą nie więcej niż 12 proc. ubezpieczonych,
- c) obniżeniu kosztów obsługi likwidacji szkód średnio o 20 proc.,
- d) obniżeniu liczby spraw sądowych o blisko 95 proc.,
- e) zbudowaniu trwałego zaufania pomiędzy ubezpieczycielami (o czym może świadczyć fakt, że przy około 1 600 000 regresów rozliczonych w ramach IDA w 2007 r. jedynie 150 przypadków zostało skierowanych do arbitrażu).

BELGIA

Roszczenia odszkodowawcze z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w Belgii mogą być dochodzone w trojaki sposób: w ramach prawa cywilnego (bardzo długa i kosztowna procedura), uzgodnione w drodze arbitrażu lub poprzez system bezpośredniej likwidacji. Ten ostatni został wprowadzony już w 1972 r.

System ten konstrukcyjnie składa się z trzech nawzajem połączonych porozumień:

- o ekspertyzie,
- o bezpośredniej likwidacji szkód,
- o regulacji regresów.

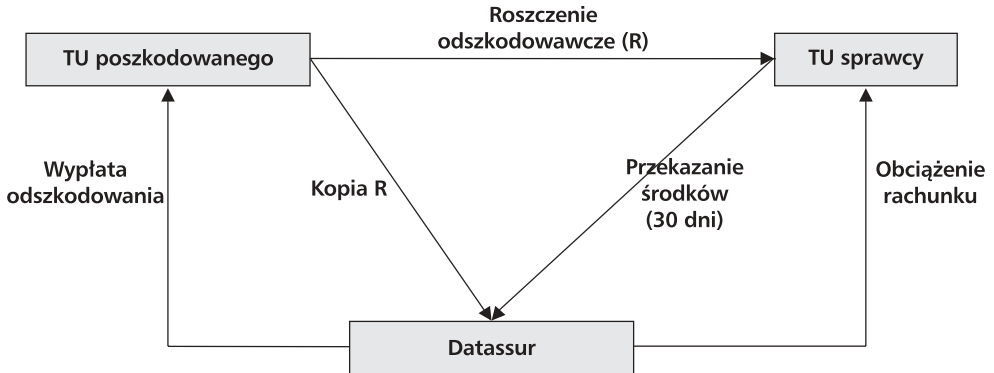
Jego funkcjonowanie opiera się na następujących podstawowych filarach:

- 1) Zdarzenie drogowe:
 - a) ma miejsce w Belgii,
 - b) pomiędzy samochodami zarejestrowanymi w Belgii.
- 2) Wysokość odszkodowania kierowców-sprawców ustala się w oparciu o skalę odpowiedzialności.
- 3) Maksymalna wysokość szkody nie przekracza 8500 euro.
- 4) Powyżej 8500 euro obowiązuje tryb prawa cywilnego.
- 5) Rozliczenia finansowe pomiędzy zakładami ubezpieczeń odbywają się co miesiąc według ustalonego ryczałtu (wartości średniej szkody).

Zgodnie z ustaloną procedurą w ramach systemu bezpośredniej likwidacji szkód, każda szkoda jest likwidowana przez ubezpieczyciela poszkodowanego według uzgodnionej skali odszkodowań. Równocześnie skorzystanie z tego trybu likwidacji szkód oznacza zamknięcie dla poszkodowanego innych dróg dochodzenia swoich roszczeń, czemu daje on wyraz w odpowiednim oświadczeniu.

Dla ustalenia wysokości odszkodowania ubezpieczyciel poszkodowanego przeprowadza ekspertyzę uszkodzonego pojazdu oraz ustaliwszy wysokość szkody dokonuje wypłaty na jego rzecz w ciężar ubezpieczyciela sprawcy. Ubezpieczyciel poszkodowanego odzyskuje swoje środki poprzez Datassur, specjalną instytucję zarządzającą programem (por. Rys. 3). W 2006 r. przeciętne odszkodowanie wyniosło około 1500 euro.

Rys. 3. Datassur w bezpośredniej likwidacji szkód OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w Belgii



Źródło: Opracowanie własne

Do korzyści systemu należy zaliczyć m.in.:

- objęcia jego zakresem 75 proc. wszystkich zdarzeń drogowych z udziałem pojazdów w Belgii,
- istotne skrócenie czasu wypłat,
- obniżenie kosztów likwidacji,
- obniżenie kosztów finansowych rozliczeń (95 proc. rozliczeń finansowych pomiędzy zakładami ubezpieczeń z tego tytułu odbywa się bezgotówkowo).

WŁOCHY

Do 2007 roku we Włoszech istniał system bezpośredniej likwidacji szkód wprowadzony w życie już w 1978 r. jako dobrowolne porozumienie zakładów ubezpieczeń (tzw. *CID – Convenzione Indennizzo Diretto*). Jego stosowanie było oparte na następujących zasadach:

- w kolizji drogowej uczestniczy nie więcej niż dwa pojazdy,
- obydwaj kierowcy podpisują wspólne oświadczenie o okolicznościach zajścia zdarzenia,
- ubezpieczony nie korzysta z pośrednictwa prawników,
- objęte są nim szkody majątkowe w pojazdach (bez ograniczeń) oraz w przewożonych towarach (do 15 000 euro),
- system obejmuje szkody osobowe (wyłączone w przypadku poważnego uszczerbku na zdrowiu kierowcy)⁴.

W 2006 r. we włoskim systemie bezpośredniej likwidacji szkód rozliczanych było blisko 30 proc. ogółu zdarzeń drogowych. Rozliczenia w systemie odbywały się w dwóch etapach:

4. G.Galli, C. Savino – *Direct reimbursement schemes in compulsory motor liability insurance*, Preliminary draft, April 2006, ANIA.

- co miesiąc rozliczane były faktyczne wartości wypłaconych odszkodowań pomiędzy poszczególnymi zakładami uczestniczącymi w systemie,
- raz do roku prowadzone było rozliczenie końcowe pomiędzy zakładami. Ich podstawę stanowiły różnice w średnich wartościach wypłaconych odszkodowań na poszkodowanego.

Zakład ubezpieczeń wypłacający swoim ubezpieczonym wyższe odszkodowania niż jego kontrahent swoim ubezpieczonym przekazywał temu ostatniemu powstałą w ciągu roku różnicę ważoną liczbą wypłaconych szkód. Można to wyjaśnić na następującym przykładzie. Przyjmijmy, że zakład A wypłacił w ciągu roku 1000 odszkodowań o przeciętnej wartości 1200 zł. Zakład B z kolei wypłacił 500 odszkodowań o wartości 1000 zł. W tej sytuacji zakład A dopłaci zakładowi B w rozliczeniu rocznym $500 \times 200 = 10\,000$ zł. W tej sytuacji ich rozliczenia finansowe będą wyglądały następująco:

Tabela 1. System bezpośredniej likwidacji szkód – Włochy

Zakład A		Zakład B
Wartość wypłaconych odszkodowań w miesiącu $1000 \times 1200 = 1\,200\,000$		$500 \times 1000 = 500\,000$
Rozliczenia comiesięczne		500 000
	1 200 000	
Rozliczenia końcowe (roczne)		
	1 200 000	500 000
	- 10 000	+10 000
Łączny koszt wypłaconych odszkodowań	1 190 000	510 000

Źródło: Opracowanie własne

Taki mechanizm – jak widać – penalizuje firmę, która jest mniej efektywna czy bardziej „wylewna” w zaspokajaniu roszczeń swoich klientów w stosunku do firmy wykazującej się lepszymi wynikami. Od 1 lutego 2007 roku ów dobrowolny system został zastąpiony przez regulację ustawową, opartą w swych podstawowych założeniach na modelu francuskim i wykorzystującą instytucjonalną infrastrukturę stworzoną wcześniej dla potrzeb systemu dobrowolnego. Równocześnie umowa ramowa CID została zastąpiona porozumieniem CARD (*Convenzione Assicuratori per il Risarcimento Diretto*).⁵

Z nowej ustawy wyłączone są:

- zdarzenia drogowe poza Włochami,
- zdarzenia drogowe z udziałem więcej niż 2 pojazdów mechanicznych,
- zdarzenia drogowe z udziałem motorowerów,
- poważne szkody osobowe odniesione przez kierowcę (przekraczające 9 proc. utraty zdrowia o wartości szacunkowej 20 000 -25 000 euro).

Pozostałe elementy są zgodne z ówczesnie obowiązującym systemem dobrowolnym CID.

5. Decree 254, 18 July 2006, Gazzetta Ufficiale no 199, 28 Augusto 2006.

GRECJA

System bezpośredniej likwidacji szkód z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w Grecji został wprowadzony z kolei z dniem 1 maja 2000 roku jako dobrowolne porozumienie zakładów ubezpieczeń.

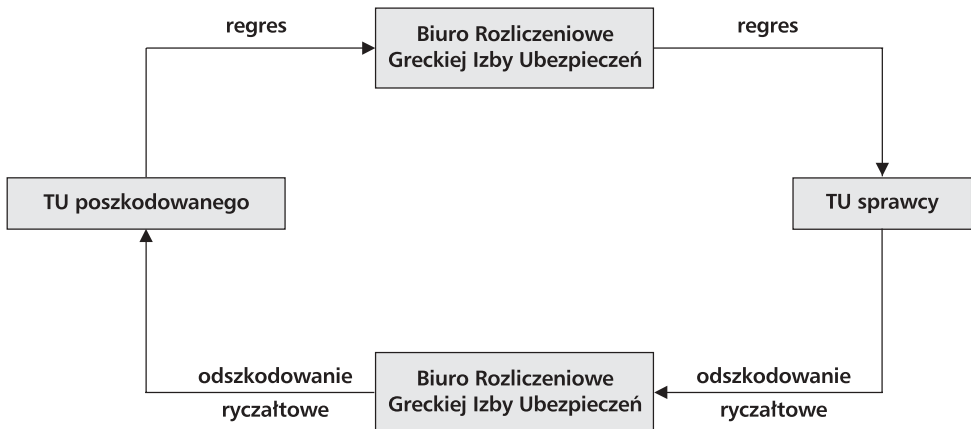
Porozumienie to dotyczy zdarzeń drogowych, które zaszły w Grecji oraz obydwaj uczestnicy zdarzenia są ubezpieczeni w zakładach, które są stronami porozumienia. Początkowo porozumienie obejmowało wyłącznie szkody majątkowe. Od 1 września 2005 roku rozszerzono je także na drobne szkody osobowe.⁶

W chwili wprowadzania porozumienia w życie w maju 2000 r. wypłata odszkodowania w trybie bezpośrednim była możliwa jedynie wówczas, kiedy obydwaj kierowcy wypełnili i podpisali europejski formularz rozliczenia bezpośredniego. Obecnie nie jest to już konieczne, jednak jego brak wymaga elektronicznej notyfikacji pomiędzy obydwojma zakładami ubezpieczeń.

Rozliczenia pomiędzy zakładami odbywają się poprzez biuro rozliczeniowe prowadzone przez Grecką Izbę Ubezpieczeń. Płatności są dokonywane co miesiąc na podstawie średnich wartości odszkodowań. Biuro rozliczeniowe przeprowadza rozliczenia, kalkuluje wartość średnich odszkodowań oraz prowadzi nadzór nad statystykami porozumienia. Porozumienie jest zarządzane przez 10-osobowy Komitet Administracyjny.

Ocenia się, że system doprowadził do obniżenia kosztów likwidacji szkód oraz do znacznego skrócenia czasu likwidacji. Równocześnie stał się on ważnym elementem budowy zaufania pomiędzy zakładami ubezpieczeń.

Rys. 4. System bezpośredniej likwidacji szkód – Grecja



Źródło: Opracowanie własne

HISZPANIA

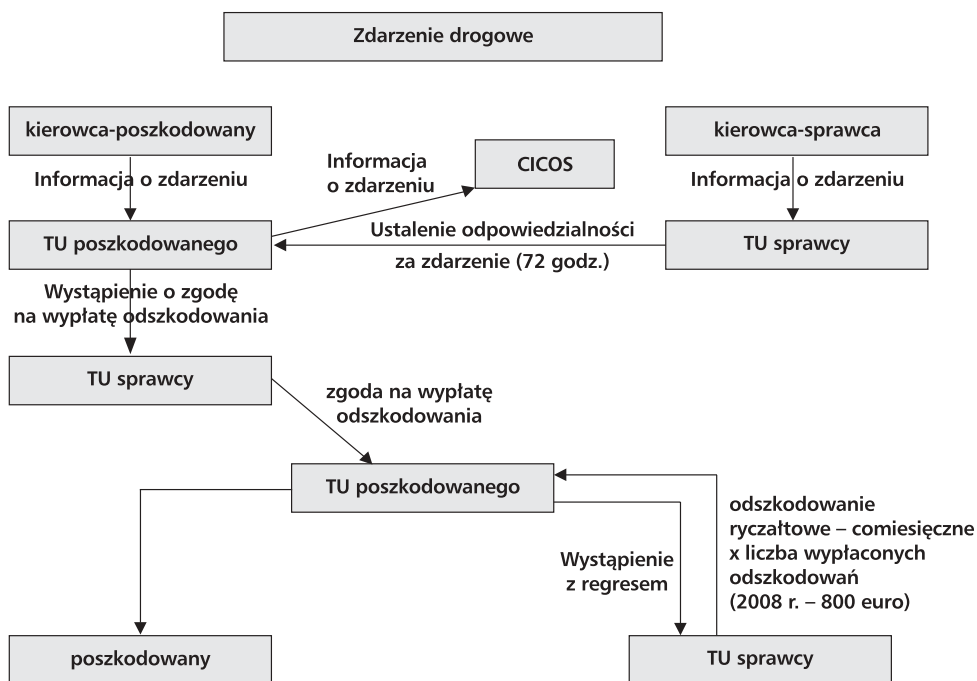
System bezpośredniej likwidacji szkód CICOS (*Centro de Informatico de Compensacion de Siniestros*) działa od 1982 r. w wyniku podpisania porozumienia CIDE (*Convenio de Indemnization Directa Espanol*). Obejmuje on wyłącznie szkody majątkowe. Jego funkcjonowanie oparte jest na następujących zasadach:

6. Por CEA Statistics No 32 s. 99

- po zdarzeniu drogowym obydwaj kierowcy informują o tym swoje zakłady ubezpieczeń, zaś zakład poszkodowanego informuje o zdarzeniu i szkodzie CICOS,
- po uzyskaniu zgody zakładu sprawcy, zakład poszkodowanego wypłaca swojemu ubezpieczonemu należne odszkodowanie, przy czym zgodnie z CICOS zakłady muszą kwestie odpowiedzialności uregulować między sobą w 72 godziny,
- rekompensata wydatków zakładów płacących odszkodowanie następuje wg ustalonego stałego ryczałtu (który w 2008 r. wynosił 800 euro za szkodę), zaś rozliczenie pomiędzy ubezpieczycielami następuje w trybie comiesięcznym.

W wyniku zastosowania porozumienia CICOS średni czas likwidacji szkód z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych skrócił się z 85 dni w 1985 roku, do 9 dni w 2004r. Obecnie w systemie tym rozlicza się 70 proc. wszystkich szkód a więc około 2 mln rocznie.

Rys. 5. System bezpośredniej likwidacji szkód – Hiszpania



Źródło: Opracowanie własne

ROSJA

Rosja jest jak na razie ostatnim państwem europejskim, które do dzisiaj wdrożyło u siebie system bezpośredniej likwidacji szkód w ramach OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Funkcjonuje on od 1 marca 2009 r., ma charakter obligatoryjny dla wszystkich ubezpieczycieli komunikacyjnych, w dużej mierze jest oparty na pierwotnych założeniach systemu francuskiego i obejmuje swoim zakresem:

7. CEA Annual Report 2006 - 2007 s. 23

- wyłącznie szkody majątkowe,
- wyłącznie zdarzenia drogowe między 2 pojazdami mechanicznymi,
- wyłącznie zdarzenia drogowe, w których oba pojazdy mechaniczne są objęte ochroną ubezpieczeniową OC,
- wyłącznie zdarzenia drogowe zaistniałe nie wcześniej niż 1 marca 2009 r.,⁸
- wyłącznie zdarzenia drogowe, w których poszkodowany zawarł umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych nie wcześniej niż 1 marca 2009 r.⁹

Zwrot kosztów odszkodowawczych między zakładami odbywa się za pośrednictwem Centrum Informacyjno-Rozliczeniowego RAMI (Rosyjskie Stowarzyszenie Ubezpieczycieli Komunikacyjnych odgrywające w Rosji rolę m.in. funduszu gwarancyjnego, Biura Zielonej Karty oraz izby ubezpieczycieli komunikacyjnych), które oprócz ogólnego nadzoru nad systemem, pośrednictwie przy wzajemnym rozliczaniu się między zakładami, przygotowywania dokumentacji metodologicznej, gromadzić ma dane statystyczne umożliwiające wyliczenie górnego pułapu odszkodowań, które mogą zostać zlikwidowane w ramach systemu, jak również wysokości kwoty ryczałtu.

Ryczałt rozliczany jest w trybie tygodniowym, przy czym jego poziom uzależniony jest od regionu państwa rosyjskiego. Mieści się on widelkach ok. 23 000 – 32 000 rubli (z „najdroższymi” regionami kraju tj. moskiewskim i petersburskim na czele) stanowiących równowartość ok. 530 – 730 euro. Jest on zbliżony w swym wymiarze do średniej kwoty odszkodowania w Rosji z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, która w 2007 r. wynosiła ok. 23 000 rubli (ok. 525 euro).

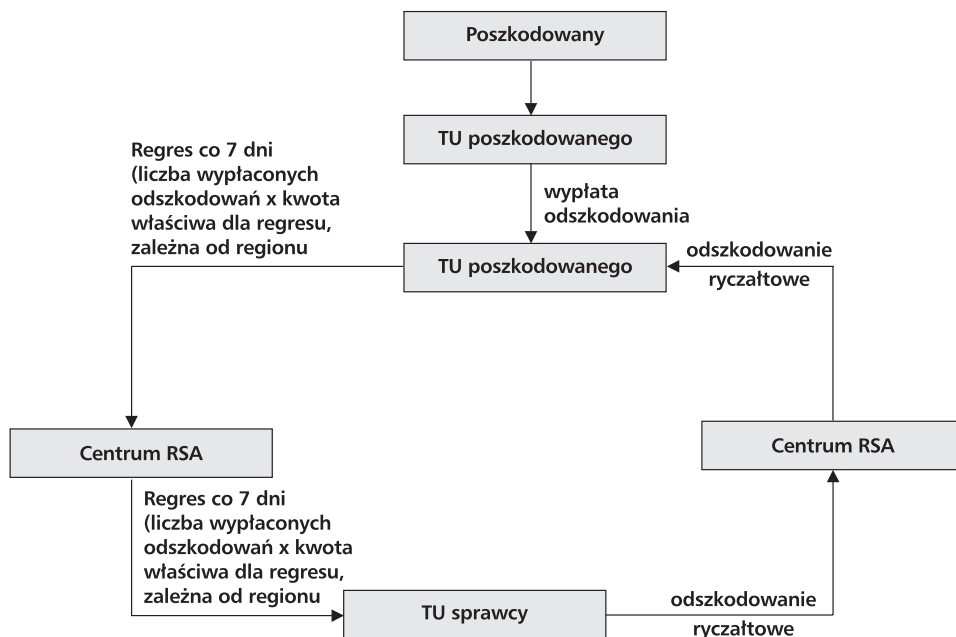
W związku z koniecznością zapewnienia stabilizacji systemu ustalono, że każdy ubezpieczyciel prowadzący działalność w obszarze ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych musi spełnić kilka przesłanek polegających na złożeniu oświadczenia o przystąpieniu do „Porozumienia między członkami Rosyjskiego Stowarzyszenia Ubezpieczycieli Komunikacyjnych o bezpośredniej likwidacji szkód” oraz obowiązku stałego (codziennego), posiadania na specjalnych rachunkach w upoważnionym banku do obsługi systemu, kwoty na poziomie nie niższym niż 300 000 rubli (ok. 6 850 euro). Dodatkowo, z uwagi na zagrożenia wynikające z możliwości wystąpienia niewypłacalności ubezpieczyciela (w Rosji od początku wprowadzenia obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych z dniem 1 lipca 2003 r. odnotowano już ponad 20 takich przypadków), zobligowano ubezpieczycieli uczestniczących w systemie do stworzenia tzw. rezerwy gwarancyjnej, która powinna być równa większemu z dwóch wskaźników – miesięcznej kwocie wypłaconych przez dany zakład odszkodowań lub połowie składki zebranej z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Niezależnie od powyższego wspomniana rezerwa gwarancyjna nie może być niższa od minimalnego przyjętego dla wszystkich zakładów pułapu – 3 000 000 rubli (ok. 68 500 euro).

8. RSA: *nowszestwami OSAGO smogut wospolzowatsa tolko zastrachowannyje c 1 marta*, 27 fiewralja 2009 – <http://www.insur-info.ru>.

9. RSA: *nowszestwami OSAGO smogut wospolzowatsa tolko zastrachowannyje c 1 marta*, 27 fiewralja 2009 – <http://www.insur-info.ru>.

10. RSA: *utwierdił soglaszenije o priamom wozmieszczienii ubytkow*, 20 fiewralja 2009 – <http://www.insur-info.ru>;

Rys. 6. System bezpośredniej likwidacji szkód – Rosja



Źródło: Opracowanie własne

4. Podsumowanie i wnioski

Jak wynika z przeprowadzonej analizy systemy bezpośredniej likwidacji szkód z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych stały się ważnym elementem systemów ubezpieczeniowych w wielu krajach Starego Kontynentu. Poza Niemcami i Wielką Brytanią występują one we wszystkich podstawowych jurysdykcjach europejskich. Należy wszakże w tym miejscu zauważyć, iż w ramach funkcjonujących w Europie systemów likwidacji szkód z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych osoby trzeciej (*Motor Third Party Liability insurance*) zasadniczo wyróżnia się 3 modele dochodzenia roszczeń przez poszkodowanych, w zależności od przyjętego w poszczególnych państwach generalnego modelu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz likwidacji szkód. Do pierwszej grupy należą państwa (np. Polska czy Wielka Brytania), w których poszkodowani w zdarzeniach drogowych, mogą zgłosić roszczenie wyłącznie przeciwko ubezpieczycielowi sprawcy (tzw. system klasyczny). Do drugiej należą natomiast kraje, w których istnieją oba systemy – klasyczny i bezpośredniej likwidacji szkód, przy czym ten ostatni ma charakter obligatoryjny. Na skutek takiego rozwiązania każdy zakład ubezpieczeń prowadzący działalność w obszarze OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w tym państwie, musi w zależności od charakteru i rozmiaru szkody prowadzić postępowanie likwidacyjne w ramach obu systemów (np. Rosja i Włochy). Do trzeciej grupy można z kolei zaliczyć państwa, w których obok siebie funkcjonują oba systemy likwidacji szkód klasyczny i bezpośredni, przy czym sys-

tem bezpośredniej likwidacji szkód zorganizowany jest na zasadzie dobrowolnej decyzji uczestników rynku. Tym samym może mieć on bardziej lub mniej powszechny charakter, zaś zakłady ubezpieczeń posiadają całkowitą swobodę odnośnie przystępowania do branżowych porozumień bezpośredniej regulacji szkód. Taka sytuacja ma miejsce np. we Francji, Belgii czy Grecji.

Analiza rozwiązań dotyczących systemów bezpośredniej likwidacji szkód z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych pozwala na stwierdzenie, że są one zazwyczaj ograniczone do szkód majątkowych, jakkolwiek powoli zaczynają one wkraczać również w sferę szkód osobowych.

Obejmują one z reguły jedynie zdarzenia mające miejsce pomiędzy pojazdami zarejestrowanymi w danym kraju (a więc wyłączają zdarzenia o charakterze międzynarodowym), a ponadto najczęściej wyłączają także uczestnictwo innych stron (np. rowerzystów, pieszych, pojazdów konnych, itp.).

Systemy te w większości mają charakter dobrowolny, których wdrożenie następuje w wyniku porozumienia lokalnych zakładów ubezpieczeń.

Rozliczenia pomiędzy zakładami najczęściej odbywają się w oparciu o przyjęty ryczałt a nie według faktycznie wypłaconego odszkodowania, co w znacznej mierze eliminuje spory pomiędzy zakładami co do wysokości wypłaconych odszkodowań. Każdy zakład płaci je bowiem niejako na własny rachunek. Jeśli systematycznie zawyża odszkodowania to pogarsza w ten sposób swoje wyniki finansowe. Jeśli zaś zaniża to poprawia wówczas swój wynik ale może tracić portfel w wyniku odejścia niezadowolonych klientów.

Warto zwrócić uwagę, że zastosowanie tego systemu w praktyce ubezpieczeniowej wywołuje wiele pozytywnych skutków zarówno dla samych ubezpieczonych jak i zainteresowanych zakładów ubezpieczeń. W pierwszym rzędzie łatwiejsze staje się dochodzenie roszczeń dla poszkodowanych, którzy nie muszą odwiedzać nieznanego ubezpieczyciela ale pozostają w strefie działania „własnego” zakładu ubezpieczeń. Równocześnie skutek łatwiejszego i prostszego kontaktu poszkodowanego z własnym ubezpieczycielem, dla którego nie jest on osobą nieznaną i obojętną, następuje skrócenie okresu likwidacji szkód. Zastosowanie systemu likwidacji szkód prowadzi także do obniżenia kosztów postępowania likwidacyjnego, co związane może być zarówno ze skróceniem terminów postępowania (skądinąd wiadomo, że im dłużej trwa postępowanie tym z reguły jego koszty są wyższe), jak i z korzystaniem z uproszczonych form rozliczeń oraz wreszcie ze zmniejszeniem konfliktogenności procesu. Daje to szansę na lepszą satysfakcję ubezpieczonych – klientów, a tym samym zwiększa prawdopodobieństwo dokonania ponownego zakupu. W efekcie powinno to skutkować większą stabilizacją portfeli i większą lojalnością klientów wobec swojego ubezpieczyciela. Ważnym efektem pobocznym systemu, o którym mowa, jest potrzeba ściślejszej współpracy wzajemnej zakładów ubezpieczeń, budowa wzajemnego zaufania, upowszechnianie zbliżonych praktyk likwidacyjnych itd. Nie bez znaczenia jest z pewnością lepszy wizerunek publiczny zakładów ubezpieczeń, które ciągle pozostają pod tym względem w tyle wobec banków.

Dr MAREK MONKIEWICZ jest pracownikiem Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego.

Recenzenci: prof. dr hab. Kazimierz Ortyński, dr Dariusz Fuchs.

Wykaz źródeł

- Rogowski S. (red.), *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Wyd. Poltext, Warszawa, 2006.
- Galli G., Savino C. *Direct reimbursement schemes in compulsory motor liability insurance*, Preliminary draft, ANIA, April 2006;
- Logwinow M., *Ispytanije awtostrachowkoj*, Profil, 16 fiewralja 2009 r., No. 5, s. 48-51.
- Awtostrachowszcziki budut wwodit poriadok uriegulirowanja w OSAGO poetapno*, 27 fiewralja 2009; <http://www.allinsurance.ru>;
- Boljeje trieti diepozitow strachowszczikow OSAGO dla uczastja w sistiemie priamowo wozmieszczienija ubytkow razmieszczieno w Rus-Banke*, 19 marta 2009; <http://www.allinsurance.ru>;
- Kriwoje uregulirowanije*, 11 marta 2009; <http://www.allinsurance.ru>;
- Niesoglasnye w OSAGO*, 18 marta 2009; <http://www.allinsurance.ru>;
- Priamaja wywieziet*, 13 aprielja 2009; <http://www.allinsurance.ru>;
- RSA: *nowszestwami OSAGO smogut wospolzowatsa tolko zastrachowannyje c 1 marta*, 27 fiewralja 2009; <http://www.insur-info.ru>;
- RSA: *utwierdił soglaszenije o priamom wozmieszczienii ubytkow*, 20 fiewralja 2009; <http://www.insur-info.ru>.
- CEA Annual Report 2006 - 2007;
- CEA Statistics N° 27, *The European Motor Insurance Market*, December 2006;
- Chanh S., *Mechanizm odszkodowań bezpośrednich i niezależni rzeczoznawcy szkód*, Warsaw International Motor Insurance Forum, 8-9 May 2008;
- Compensation of victims of cross-border road traffic accidents in the EU: comparisons of national practicies, analyses of problems and evaluation of options for improving the position of cross-border victims*, Final version of the final report, EC, DG for Internal Market and Services, November 30, 2008;
- The European Motor Insurance market*, CEA Statistics No 32, December 2007;
- Fralia D., *Sistema priamowo wozmieszczienija wrieda i wzaimoraszczotow mieźdu strachowszczikami w Bielgii*, Międzynarodnaja Konfierencja, Moskwa 12.09.2006;
- Kondornju A., *Obszczij obzor sistemy priamowo wozmieszczienija wrieda wo Francji*, Międzynarodnaja Konfierencja Moskwa, 12.09.2006;
- Leman F., *Uczastije strachowych kompanij w sogłaszeniji OSAGO i sistema wzaimoraszczotow mieźdu strachowszczikami w sistiemie priamogo wozmieszczienija uszczerba*, Międzynarodnaja Konfierencja, Moskwa 12.09.2006;
- Munich Re Group, *Assistance and claims management. Component price policy: a tool for controlling margins. Comparison of motor third party liability insurance in Europe*, A magazine for motor insurers – Forum, 1/2002;
- Report na temat rozwiązań stosowanych na polskim rynku w dziedzinie zasad taryfikacji, oceny ryzyka oraz opracowywania przepisów technicznych w odniesieniu do obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego*, KNF, Warszawa 2008.

MTPL Direct Settlement. Experiences of the European countries – summary

MTPL insurance remains the most widespread compulsory insurance in the world for years. Having in mind that there are over 800 millions registered motor vehicles, millions traffic accidents and resulting from them injured and/or damaged parties claims', the matter of effective and prompt claims settlement is one of the key-point issues within this insurance class. In some states, especially Europe (for instance France, Belgium, Spain and Greece) direct settlement schemes become the respond to challenges arising from the need to manage large volume of claims. The idea of direct settlement schemes is to allow the injured and/or damaged party of the traffic accident to claim against its own MTPL insurer and not against MTPL insurer of the responsible party. Thanks to it, the injured and/or damaged party is handled by its own insurer and the final compensations place between insurers concerned.