

Teresa H. Bednarczyk*

Anna Jańska**

Beata Krzyszczak***

Funkcja kompensacyjna regresu na przykładzie ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych

Wstęp

Regres jest to instytucja prawa cywilnego. W prawie polskim brak jest definicji normatywnej tego pojęcia. Według słownika wyrazów obcych słowo „regres” pochodzi od łacińskiego słowa *regressus* (powrót, ruch wsteczny) i oznacza prawo do dochodzenia zwrotu sum wyłożonych na inną osobę [*Słownik wyrazów obcych*, 1974, s. 634]. Zgodnie z definicją zamieszczoną w encyklopedii prawa regres jest to „dochodzenie zwrotne, które ma miejsce wówczas, gdy dłużnik odpowiedzialny za dług w dalszej kolejności lub tylko częściowo zaspokoi wierzyciela, a następnie dochodzi od współdłużników należnych od nich części długu. Regres występuje zwłaszcza w zobowiązaniach solidarnych” [*Wielka encyklopedia prawa*, 2000].

Mianem regresu ubezpieczeniowego określa się przypadki roszczeń zwrotnych ubezpieczycieli. Regres ubezpieczeniowy powstaje w sytuacji, kiedy zakład ubezpieczeń wypłacił odszkodowanie z tytułu ubezpieczeń majątkowych, a okoliczności towarzyszące wypadkowi ubezpieczeniowemu uzasadniają prawo żądania roszczenia zwrotnego od sprawcy szkody. Prowadzenie postępowań regresowych oraz postępowań windykacyjnych związanych z wykonywaniem umów ubezpieczeń zalicza się do czynności ubezpieczeniowych na podstawie art. 4 ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej [ustawa, 2015, art. 4].

W polskim prawie i literaturze wyróżnia się dwa rodzaje regresu ubezpieczeniowego: typowy (właściwy) oraz nietypowy (szczególny,

* Prof. UMCS, dr hab., Zakład Ubezpieczeń, Wydział Ekonomiczny, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej, Plac Marii Curie-Skłodowskiej 5, 20-031 Lublin, teresa.bednarczyk@umcs.lublin.pl

** Mgr inż., Zakład Ubezpieczeń, Wydział Ekonomiczny, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej, Plac Marii Curie-Skłodowskiej 5, 20-031 Lublin, anna.janska@poczta.umcs.lublin.pl

*** Mgr, doktorantka, Wydział Ekonomiczny, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej, Plac Marii Curie-Skłodowskiej 5, 20-031 Lublin, beata.krzyszczak@interia.pl

niewłaściwy) [Sangowski, 1977, s. 5–25]. Podstawą prawną regresu typowego jest artykuł 828 Kodeksu cywilnego, który w § 1 stanowi „jeżeli nie umówiono się inaczej, z dniem zapłaty odszkodowania przez zakład ubezpieczeń roszczenie ubezpieczającego przeciwko osobie trzeciej odpowiedzialnej za szkodę przechodzi z mocy prawa na ubezpieczyciela do wysokości zapłaconego odszkodowania” [ustawa, 1964, art. 828]. Zakład ubezpieczeń, wypłacając odszkodowanie, wstępuje w sensie prawnym w prawa osoby poszkodowanej.

Charakter prawny regresu nietypowego jest całkowicie odmienny od typowego regresu ubezpieczeniowego. Regres nietypowy występuje tylko w systemie odpowiedzialności cywilnej. Obejmuje sytuacje, w których na podstawie szczególnego przepisu prawnego lub postanowienia OWU, ubezpieczyciel, w ściśle oznaczonych wypadkach, posiada prawo dochodzenia wypłaconego poszkodowanemu odszkodowania od strony umowy, czyli ubezpieczającego będącego jednocześnie ubezpieczonym¹.

W Polsce regres nietypowy występuje jedynie w obowiązkowych ubezpieczeniach OC posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz OC rolników z tytułu posiadania gospodarstwa rolnego. Regres nietypowy został unormowany w art. 43 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych [ustawa, 2003, art. 43]. Na mocy art. 110 ust. 1 tej samej ustawy także Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (UFG) ma prawo dochodzić zwrotu wypłaconych odszkodowań spowodowanych przez kierujących, będących sprawcami szkód, którzy nie dopełnili obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. UFG ma również prawo dochodzenia roszczeń od kierujących sprawców szkód, którzy zbiegli z miejsca zdarzenia [ustawa, 2003, art. 110].

W artykule skoncentrowano uwagę na regresie nietypowym wynikającym z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, z uwagi na zamknięty katalog zdarzeń, z tytułu których roszczenie przysługuje. Głównym celem opracowania jest analiza funkcji kompensacyjnej regresu oraz zbadanie, jakie są możliwości zwiększenia wpływów z regresu nietypowego dla ubezpieczycieli prowadzących swoją działalność w Polsce oraz dla Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. Opracowanie ma charakter teoretyczno-analityczny. Obok przeglądu literatury naukowej oraz aktów prawnych przeanalizowano dane statystyczne publikowane przez KNF, UFG, EUROSTAT, GUS, Policję oraz raporty PIU.

¹ Więcej na ten temat zob. m.in. [Sowik, 2013].

1. Funkcje regresu

Instytucja regresu ma na celu wykształcenie mechanizmu, który uniemożliwiłby zwolnienie z odpowiedzialności finansowej osoby odpowiedzialnej za wyrządzenie szkody lub zwiększenie jej rozmiarów w sytuacji, gdy poszkodowany posiadał ochronę ubezpieczeniową i uzyskał już odszkodowanie od zakładu ubezpieczeń. Sprawca szkody np. odpowiedzialny za uszkodzenie lub zniszczenie rzeczy musi liczyć się z tym, że nie jest on wolny od wszelkiej odpowiedzialności nawet wtedy, gdy szkodę pokrył ubezpieczyciel [Szpunar, 1994, s. 95].

Regres nietypowy służy przede wszystkim ochronie interesów osób potencjalnie poszkodowanych. Aby obowiązkowe ubezpieczenia OC nie straciły swojego społecznego i gospodarczego znaczenia, niezbędne jest bardzo istotne rozszerzenie zakresu kompetencji funduszy gwarancyjnych (w Polsce – Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny), albo utrzymanie instytucji regresu nietypowego [Orlicki, 2011, s. 42]. M. Orlicki zwraca uwagę, iż w niektórych wyraźnie wskazanych w ustawie przypadkach ubezpieczenie OC może wręcz pogarszać położenie ekonomiczne osoby ubezpieczonej, gdyż wierzycielem tej osoby zamiast poszkodowanego staje się ubezpieczyciel, który wyróżnia się zwykle wyższą skutecznością w dochodzeniu roszczeń [Orlicki, 2011, s. 42]. Jednak w literaturze dostrzega się jeszcze inne zasadnicze funkcje regresu, takie jak: kompensacyjną, represyjną oraz prewencyjno-wychowawczą [Warkańko, 1972, s. 40; Sangowski i inni, 1979, s. 30].

Patrząc od strony sprawcy – sankcje ekonomiczne na niego nałożone sprawiają mu określoną dolegliwość finansową, często bardzo poważną. Jest to przejawem funkcji represyjnej regresu. Wyniki badań i przykłady zagraniczne dowodzą, że bodźce finansowe są sprawiedliwą metodą karania tego rodzaju przestępców, o wiele lepszą i społecznie tańszą niż osadzanie ich w więzieniach [Majewski, 2016, s. 32].

Natomiast funkcja prewencyjno-wychowawcza pomaga skłonić sprawcę szkody do zachowania większej staranności i zapobiegliwości w działaniach, które mogą prowadzić do wyrządzenia szkody [Kiziewicz, 2009, s. 39]. Sprawca szkody nie zostaje całkowicie uwolniony od odpowiedzialności cywilnej pomimo zawartego skutecznie ubezpieczenia OC [Rutkowski, 1977, s. 24]. Dzięki instytucji regresu zostaje utrzymana funkcja represyjna i prewencyjna samej odpowiedzialności cywilnej, także przy istnieniu ochrony ubezpieczeniowej [Sangowski i inni, 1977, s. 7]. Także niewykonanie obowiązku ubezpieczenia OC komunikacyjnego nie

zwalania sprawcy zdarzenia z poniesienia konsekwencji związanych z naprawieniem szkody. Regres na rzecz UFG pełni także funkcję penalną.

Patrząc od strony ubezpieczyciela, regres pełni funkcję kompensacyjną. Wpływy z tytułu roszczeń regresowych traktowane są jako zwrot (refundacja lub storno) wypłaconych odszkodowań i świadczeń i/lub zwrot poniesionych kosztów likwidacji szkód i windykacji regresów [Lament, Piątek, 2008, s. 121]. Stanowią one pewną kompensatę wypłaconych odszkodowań, wpływają w określonym zakresie na zmniejszenie szkodowości i tym samym na poprawę wyniku finansowego ubezpieczyciela [Łańcucki, 1997, s. 238]. Przy intensywnej akcji windykacyjnej mogą mieć znaczący wpływ na wyniki netto ubezpieczycieli majątkowych, zwłaszcza w ubezpieczeniach transportowych, gdzie powstają liczne szkody z oczywistej winy przewoźnika [Lament, Piątek, 2008, s. 121]. Dochodzenia regresowe ubezpieczycieli są bardziej skuteczne niż dochodzenie roszczeń odszkodowawczych z powództwa cywilnego [Banasiński, 1996, s. 102]. Regresy uzupełniają wysokość funduszu ubezpieczeniowego, co wpływa pośrednio na zmniejszenie żądanej składki ubezpieczeniowej obciążającej ubezpieczających [Łańcucki, 1997, s. 238]. Próbę weryfikacji funkcji kompensacyjnej podjęto w części empirycznej opracowania.

2. Uzasadnienie dla poszukiwania wpływów pozaskładkowych

Polski rynek ubezpieczeń majątkowych zdominowany jest przez ubezpieczenia komunikacyjne. Ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (grupa 10) oraz ubezpieczenia autocasco (grupa 3) to kluczowy obszar działalności większości zakładów ubezpieczeń majątkowych. Składki przypisane brutto z tytułu tych ubezpieczeń stanowiły w 2015 r. ponad połowę wszystkich składek działu II. Warto odnotować, że z tytułu samych ubezpieczeń OC pozyskano składki w wysokości ponad 8 mld zł [Biuletyn kwartalny, 2015].

Ostatnie lata to okres bardzo ostrej konkurencji na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych oraz rosnących odszkodowań i świadczeń. Z tego powodu od 2007 r. obowiązkowe ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych stały się dla ubezpieczycieli produktem nierentownym, przynoszącym rekordowe straty. W 2015 r. zysk na działalności technicznej działu II wyniósł ponad 340 mln zł, a strata z tytułu ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów była na rekordowym poziomie ponad 1 mld zł [Biuletyn kwartalny, 2015]. Nawet zakończenie „wojny cenowej” nie sprawi, że produkty te będą w najbliższym czasie rentowne. Biorąc

pod uwagę obecne wyniki finansowe oraz presję akcjonariuszy na poprawę rentowności przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, wydaje się zasadne intensyfikowanie poszukiwań pozaskładkowych możliwości poprawy wyników finansowych ubezpieczycieli. Jednym z nich jest dochodzenie roszczeń regresowych.

Zagregowane dane publikowane przez KNF pokazują jednoznacznie, że choć wartość wypłaconych odszkodowań majątkowych w latach 2011–2015 systematycznie rosła, to spadała jednocześnie wartość wpływów z tytułu regresów, odzysków i zwrotów odszkodowań w badanym okresie (tablica 1). Udział regresów z tytułu ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów w odszkodowaniach i świadczeniach wypłaconych z tej grupy jest jeszcze niższy. W latach 2006–2009 stanowił on tylko nieco ponad 1%².

Tablica 1. Wpływy z tytułu regresów na tle wypłaconych odszkodowań ubezpieczycieli działu II w latach 2011–2015

Lata	Wpływy z tytułu regresów, odzysków i zwrotów odszkodowań ZU ogółem (w mln zł) (1)	Wartość wypłaconych odszkodowań na udziale własnym (w mln zł) (2)	Udział regresów w odszkodowaniach (w %) (1) / (2)
2011	564,01	12 653,97	4,46
2012	515,89	12 843,04	4,02
2013	467,17	12 420,14	3,76
2014	427,02	12 426,97	3,44
2015	479,41	14 023,79	3,42

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [Biuletyn kwartalny, 2011–2015].

W przypadku obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych katalog zdarzeń uprawniających ubezpieczyciela do roszczenia zwrotnego ma charakter zamknięty i obejmuje sytuacje, w których kierujący pojazdem [ustawa, 2003, art. 43]:

- 1) wyrządził szkodę umyślnie, w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości albo po użyciu środków odurzających, substancji psychotropowych lub środków zastępczych w rozumieniu przepisów o przeciwdziałaniu narkomanii;

² Obliczenia własne na podstawie [Ubezpieczenia komunikacyjne w latach 2005–2009, 2010, s. 28–29].

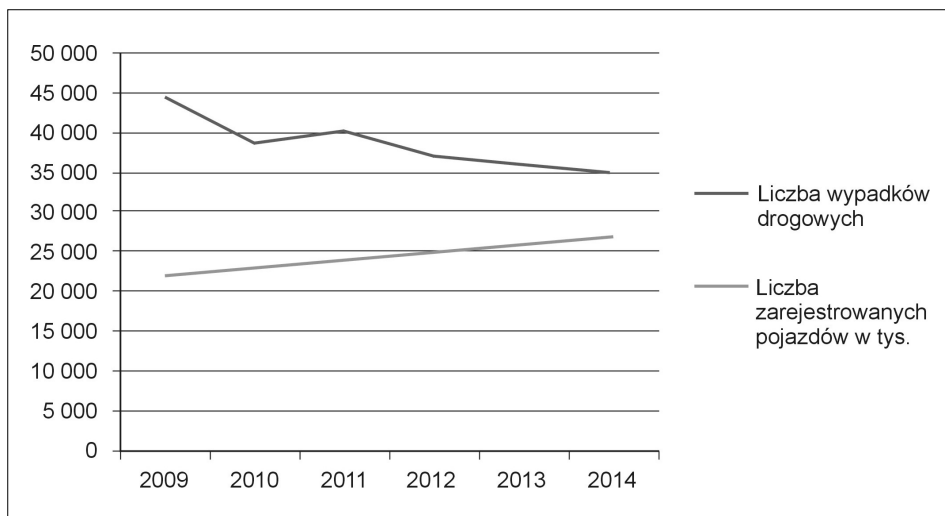
- 2) wszedł w posiadanie pojazdu wskutek popełnienia przestępstwa;
- 3) nie posiadał wymaganych uprawnień do kierowania pojazdem mechanicznym, z wyjątkiem przypadków, gdy chodziło o ratowanie życia ludzkiego lub mienia albo o pościg za osobą podjęty bezpośrednio po popełnieniu przez nią przestępstwa;
- 4) zbiegł z miejsca zdarzenia.

Na podstawie dostępnych oficjalnych statystyk podjęto próbę przeanalizowania, które z wymienionych sytuacji mogą mieć potencjał do zwiększenia wpływów z tytułu regresu.

3. Potencjalne wpływy regresowe z tytułu wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców

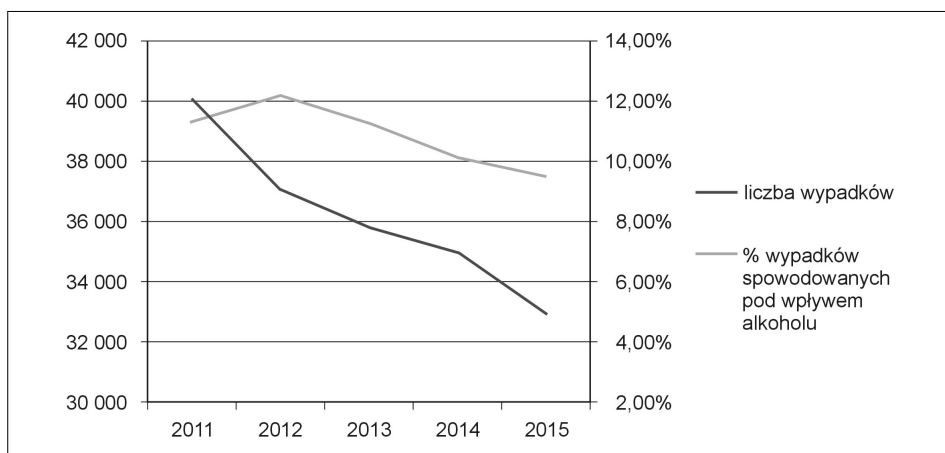
Nietrzeźwi kierowcy są sprawcami ok. 10% wszystkich wypadków komunikacyjnych. Co roku z ich winy ginie w wypadkach prawie 500 osób. Analizując dostępne dane statystyczne pod kątem potencjału do ściągania roszczeń regresowych przez ubezpieczycieli, wyciągnąć można rozbieżne wnioski. Z jednej strony liczba zarejestrowanych pojazdów rośnie na przestrzeni ostatnich lat, co daje potencjał do wzrostu liczby ubezpieczeń komunikacyjnych i generowania coraz większej wartości składek (rysunek 1). Według danych GUS w latach 2004–2014 wskaźnik liczby samochodów osobowych na 1000 mieszkańców rósł systematycznie. W roku 2014 na 1000 mieszkańców przypadało 519 pojazdów (wzrost o 65% względem roku 2004) [*Wskaźniki zrównoważonego rozwoju...*]. Z drugiej zaś strony maleje liczba wypadków drogowych, przy jednoczesnym spadku udziału wypadków spowodowanych przez kierowców będących pod wpływem alkoholu lub środków odurzających (rysunek 2). Może to uprawniać do stwierdzenia, iż potencjał do zwiększenia wpływów z regresów dla ubezpieczycieli w oparciu o sytuacje, w których kierujący pojazdem wyrządził szkodę w stanie nietrzeźwości, jest ograniczony. Należy jednak mieć na uwadze, że skutki tego rodzaju zdarzeń mogą powodować wysokie straty, co nawet przy malejącej liczbie zdarzeń może generować wysokie potencjalne odszkodowania i roszczenia regresowe. A zatem nie możemy przekreślić definitywnie potencjału do skutecznego generowania wpływów regresowych z tego rodzaju zdarzeń.

Rysunek 1. Liczba zarejestrowanych pojazdów i liczba wypadków drogowych w Polsce w latach 2009–2014



Źródło: Opracowanie własne na podstawie [Wypadki drogowe – raporty roczne, 2009–2014; Park pojazdów zarejestrowanych w Polsce, 2015].

Rysunek 2. Liczba wypadków komunikacyjnych a udział wypadków spowodowanych pod wpływem alkoholu



Źródło: Opracowanie własne na podstawie [Wypadki drogowe – raporty roczne, 2011–2015].

Kolejną przesłanką do regresu nietypowego z ubezpieczeń OC komunikacyjnych jest umyślne wyrządzenie szkody. Ustalenie winy kierującego oraz jej stopnia ma istotne znaczenie dla ustalenia ewentualnych roszczeń regresowych zakładu ubezpieczeń. Ze względu na interes

poszkodowanego zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie nawet wtedy, gdy kierującemu, który spowodował szkodę, można zarzucić działanie umyślne [Sowik, 2013, s. 76]. W 2013 r. aż 81,9% wypadków komunikacyjnych spowodowanych było z winy kierującego [Rynek ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce, 2014, s. 12]. Trudno jest natomiast dotrzeć do danych statystycznych wskazujących, które z tych wypadków były wyrządzone z winy umyślnej kierującego.

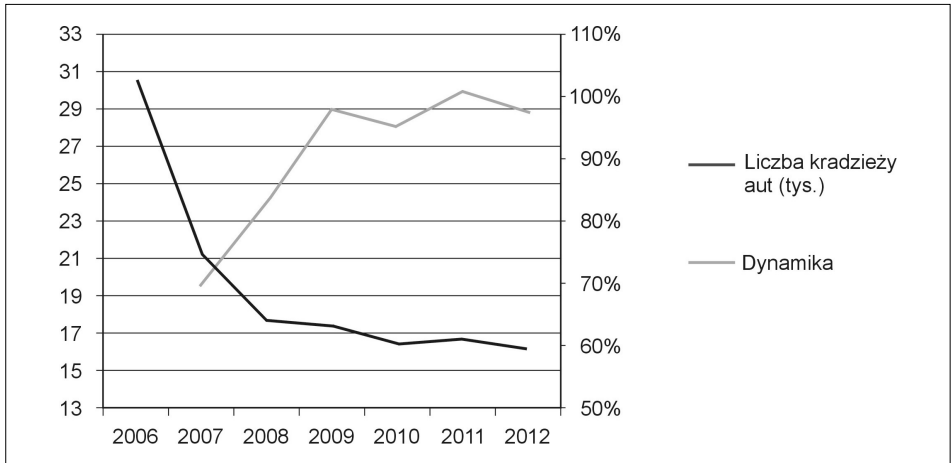
4. Kradzieże pojazdów mechanicznych w Polsce a potencjał do zwiększania wpływów z regresu nietypowego

Przesłanką do regresu nietypowego z ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest wyrządzenie szkody przez kierowcę, który wszedł w posiadanie pojazdu wskutek popełnienia przestępstwa (kradzieży). W świetle dostępnych danych statystycznych można zaobserwować, że ilość kradzieży pojazdów mechanicznych wykazuje tendencje malejącą, chociaż dynamika tego spadku jest coraz mniejsza (rysunek 3). W ciągu 7 lat liczba skradzionych samochodów spadła prawie o połowę, z poziomu ponad 30 tys. w roku 2006 do około 16 tys. w roku 2013 [Rynek ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce, 2014, s. 12]. Warto jednocześnie odnotować, że wykrywalność tego typu przestępstw przez policję jest coraz wyższa [Wieteska, 2015, s. 115–126]. Chociaż nie wiadomo dokładnie, jaką wartość odszkodowań wypłacają ubezpieczyciele z tytułu szkód popełnianych przez kierujących skradzionymi pojazdami, to już sam fakt zmniejszania się ilości skradzionych aut każe przypuszczać, że potencjał do wzrostu wpływów regresowych z tego tytułu jest raczej niewielki.

Analiza ilości użytkowników dróg kierujących pojazdami mechanicznymi bez posiadanych uprawnień jest utrudniona z uwagi na brak aktualnych i dostępnych danych statystycznych na ten temat. Według Komendy Głównej Policji kierowcy nieposiadający prawa jazdy są coraz większym problemem na drogach. W ciągu sześciu miesięcy 2015 r. policjanci zatrzymali w kraju ponad 15 tys. osób, które prowadziły pojazdy, chociaż nigdy nie miały prawa jazdy. Od maja do grudnia 2015 r. kierujący, którzy nigdy nie mieli prawa jazdy, popełnili blisko 15,2 tys. naruszeń [Zawadka, 2016]. Do liczby kierujących bez otrzymanych uprawnień należy doliczyć kierowców, którzy stracili posiadane uprawnienia. W 2015 r. 5,8 tys. razy orzeczono sądowy zakaz prowadzenia pojazdów (w 2014 r. – blisko 5,9 tys.) [Zawadka, 2016]. Uwzględniając wybiórczy charakter kontroli drogowych, rzeczywista ilość takich wykroczeń jest

z pewnością znacznie wyższa. Taka ilość nieprzestrzegających przepisów prawa kierowców, nieposiadających z różnych przyczyn wymaganych uprawnień do kierowania pojazdami mechanicznymi, przyczynia się do zwiększonej liczby wypadków, a dla ubezpieczycieli i UFG może stanowić podstawę prawną i potencjał dla roszczeń regresowych z tego tytułu.

Rysunek 3. Liczba kradzieży aut w latach 2006–2012 oraz ich dynamika



Źródło: Opracowanie własne na podstawie [Crimes recorded by the police 2002–2012].

5. Potencjalne wpływy regresowe z tytułu wypadków spowodowanych przez kierowców zbiegłych z miejsca zdarzenia

Kolejny aspekt regresu nietypowego związany jest z sytuacją drogową, w której sprawca kolizji zbiegł z miejsca zdarzenia. Dane tego rodzaju w skali ogólnokrajowej nie były dostępne dla autorek opracowania. Jednak analizując dostępne statystyki, np. dla miasta stołecznego Warszawy zaobserwowano niepokojące zjawisko rosnącej ilości ucieczek z miejsca zdarzenia, co może być bezpośrednio związane np. ze spadkiem ilości wypadków i kolizji spowodowanych pod wpływem alkoholu (tablica 2). Jest to o tyle niepokojące, że w latach 2009–2013 udział kolizji spowodowanych przez sprawców, którzy zbiegli z miejsca zdarzenia w ilości kolizji ogółem, utrzymywał się na stabilnym poziomie (15–16%). Natomiast w roku 2014 tempo dynamiki tego udziału drastycznie się zwiększyło. W tym czasie dynamika kolizji spowodowanych przez

sprawców zbiegłych z miejsca wypadku znacznie przewyższyła dynamikę ilości kolizji ogółem (tablica 2).

Tablica 2. Kolizje z udziałem kierowców, którzy będąc sprawcami wypadku, zbiegli z miejsca zdarzenia w latach 2010–2014

Lata	Kolizje spowodowane przez kierujących (1)	Dynamika (w %)	Kolizje spowodowane przez kierujących, którzy zbiegli z miejsca zdarzenia (2)	Dynamika (w %)	Udział (w %) (1) / (2)
2009	1929	100	317	100	16
2010	1783	92	271	85	15
2011	1439	81	225	83	16
2012	1176	82	189	84	16
2013	1398	119	213	113	15
2014	1579	113	335	157	21

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [Synteza raportu o stanie bezpieczeństwa drogowego w mieście st. Warszawie, 2015].

Dodatkowym problemem dla ubezpieczycieli dochodzących regresu w sytuacji oddalenia się sprawcy wypadku z miejsca zdarzenia są kwestie prawne. Orzecznictwo kładzie wyraźny nacisk na konieczność ustalenia konkretnej intencji sprawcy, który opuścił miejsce zdarzenia [uchwała, 1994; orzeczenie, 1998]. Możliwość regresowania w tym przypadku wymaga udowodnienia, iż sprawca kolizji drogowej opuścił miejsce wypadku świadomie, w celu uniknięcia odpowiedzialności za wyrządzoną szkodę, bez spełnienia ciężących na nim obowiązków. Takie orzecznictwo w wielu sytuacjach otwiera sprawcom kolizji wezwanym do regresu możliwość skutecznej obrony.

6. Potencjalne wpływy regresowe z tytułu wypadków spowodowanych przez kierowców nieposiadających ubezpieczenia OC

W sytuacji szkody na osobie i/lub mieniu spowodowanej przez kierującego pojazdem bez ważnego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, odszkodowanie i/lub świadczenie wypłaca UFG, któremu przysługuje roszczenie regresowe do sprawcy szkody. Z najnowszych szacunków

UFG wynika, że liczba pojazdów bez polisy OC w Polsce wynosi około 150 tys. i wykazuje tendencję spadkową na przestrzeni ostatnich 25 lat. Odsetek pojazdów bez OC w ogólnej liczbie ubezpieczonych pojazdów spadł do 0,7%. Z kolei według wyników kontroli drogowych policji szacuje się, że liczba nieubezpieczonych pojazdów rzeczywiście poruszających się po polskich drogach waha się między 80 a 85 tys. Z analiz UFG wynika, iż najczęstszą przyczyną braku OC (40% przypadków) jest nieopłacenie raty składki ubezpieczeniowej i w efekcie wygaśnięcie umowy ubezpieczenia. W 33% wykrytych przypadków braku OC powodem jest wygaśnięcie ubezpieczenia zbywcy pojazdu [*Mniej pojazdów bez OC – nowe szacunki UFG*, 2016].

Z danych uzyskanych przez UFG wynika również, że ok. 20 tys. kierowców musi zwrócić odszkodowanie wypłacone przez UFG osobom poszkodowanym. UFG odnotował w latach 2011–2015 znaczny wzrost przychodów z tytułu roszczeń regresowych. Rok 2013 okazał się przełomowy, ze względu na rekordową dynamikę przychodów z regresów (200%) oraz przekroczenie 55% udziału tych przychodów w poziomie wypłaconych odszkodowań (tablica 3).

Tablica 3. Przychody UFG z tytułu roszczeń regresowych i koszty wypłaconych odszkodowań w latach 2011–2015

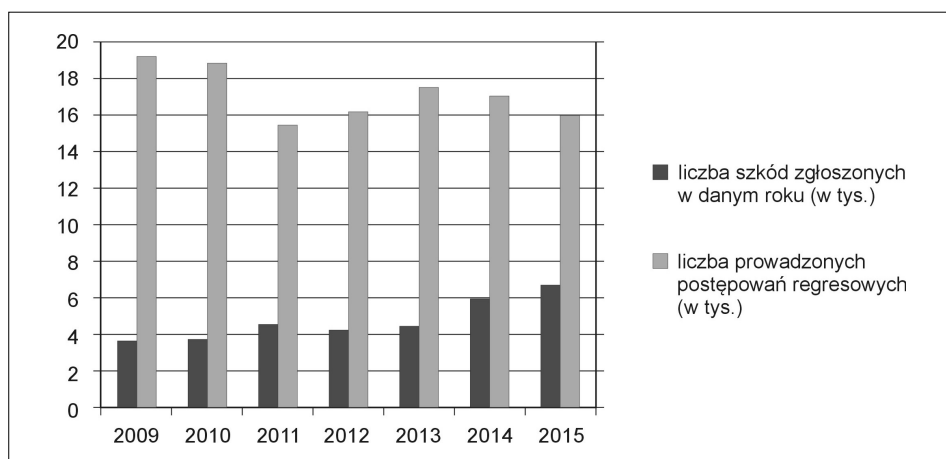
Lata	Przychody z tytułu roszczeń regresowych (w mln) (1)	Dynamika (w %) (2)	Koszty wypłaconych odszkodowań (w mln) (2)	Dynamika (w %) (3)	Udział regresów w odszkodowaniach (w %) (1) / (3)
2011	15,5	100	51,8	100	30
2012	16,8	108	63,6	123	26
2013	33,4	200	61,2	96	55
2014	37,5	112	68,5	112	55
2015	50,7	135	89,5	131	57

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [Raporty roczne UFG, 2011–2015].

Również w 2015 r. do UFG wpłynęło niemal 51 mln zł przychodów z tytułu regresów, a ich dynamika była wyższa niż dynamika kosztów wypłaconych przez UFG odszkodowań [Raport roczny UFG, 2015, s. 18]. Analizując kwestie regresów ściąganych przez UFG w ujęciu ilościowym,

należy zauważyć, że w latach 2009–2015 liczba zgłoszonych do UFG szkód spowodowanych przez nieubezpieczonych sprawców uległa niemal podwojeniu. W 2015 r. osiągnęła poziom 6,8 tys. zł (rysunek 4). Ilość prowadzonych postępowań regresowych utrzymywała się na bardziej stabilnym poziomie (z wyjątkiem lat 2011–2012), co wynika m.in. z faktu, iż postępowanie regresowe prowadzone przez UFG jest wieloetapowe i często znacznie wydłuża się w czasie. Okres dochodzenia roszczeń może trwać od daty zdarzenia nawet do 20 lat³. Warto również odnotować, że liczba nowych wystąpień regresowych skierowanych przez UFG w stosunku do nieubezpieczonych kierowców przekroczyła 3,5 tys. w 2013 r. Problem jest o tyle ważny, że koszty tego proceduru ponoszą pośrednio wszyscy ubezpieczeni kierowcy.

Rysunek 4. Szkody zgłoszone z OC komunikacyjnego spowodowane przez nieubezpieczonych sprawców oraz ilość postępowań regresowych UFG w toku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie [Raporty roczne UFG, 2009–2015].

Szkoda spowodowana przez kierowcę bez ważnej polisy OC skutkuje wypłatą odszkodowania i świadczenia z UFG, co w konsekwencji sprawia, że ubezpieczyciele są zobowiązani odprowadzać wyższe kwoty składek do UFG i przerzucają te koszty na klientów w formie wyższych składek. Dochodzi do błędnego koła, gdyż wyższe składki ponownie

³ W pierwszej fazie UFG prowadzi postępowanie, wzywając dłużnika do dobrowolnej zapłaty. Druga faza polega na wszczęciu postępowania przed sądem powszechnym. Jeżeli dłużnik nie uregulował zasądzonych kwot w terminie 3 miesięcy od daty otrzymania wezwania, wówczas realizowana jest trzecia faza, czyli wszczynane jest postępowanie komornicze.

skutkują wzrostem liczby osób niekupujących obowiązkowego ubezpieczenia OC komunikacyjnego.

7. Perspektywy dla wzrostu wpływów z roszczeń regresowych

Na podstawie przeprowadzonej analizy można wnioskować, że jest pewien potencjał do wzrostu znaczenia funkcji kompensacyjnej regresu nietypowego z ubezpieczeń komunikacyjnych. Jednak w tym przypadku sukces jest wypadkową działań wielu instytucji (lepszą wykrywalność przestępstw przez policję, lepszą ścigalność należnych regresów przez firmy windykacyjne, usprawnienie wymiany informacji pomiędzy ubezpieczycielami). Ubezpieczyciele samodzielnie nie będą w stanie znacząco zwiększyć wpływów regresowych. Stąd optymistycznym sygnałem jest pomysł na zacieśnianie współpracy, której przykładem jest system obsługi roszczeń regresowych (SOPR).

Warto zatem odnotować, że w październiku 2014 r. na wniosek Komisji Likwidacji Szkód działającej przy PIU został oddany do użytku system ukierunkowany na obsługę roszczeń regresowych z ubezpieczeń komunikacyjnych. SOPR jest to szyfrowana platforma umożliwiająca bezpieczną wymianę informacji i dokumentacji pomiędzy zakładami ubezpieczeń. Nadzór nad platformą, jak i dostępnością do danych, sprawuje PIU. Według danych zamieszczonych na stronie internetowej PIU do porozumienia przystąpiły 23 zakłady ubezpieczeń. Sposób występowania z roszczeniem regresowym oraz jego uznanie zależne jest od kwoty wypłaconego odszkodowania. Do 2000 zł ubezpieczyciel poszkodowanego przekazuje roszczenie regresowe wraz z tabelą zawierającą podstawowe dane o szkodzie. Przy kwotach powyżej 2000 zł, ale nie więcej niż 5000 zł, wymagane będą dodatkowe załączniki. Przy kwocie powyżej 5000 zł, wniosek wraz z kompletnymi aktami szkody.

Cała korespondencja pomiędzy ubezpieczycielami będzie prowadzona w sposób bezpieczny dla klientów. Porozumienie jest przyszłością dla ubezpieczycieli, ponieważ zapewnia sprawne dochodzenie roszczeń. Dokumenty przekazywane są za pomocą szyfrowanej platformy, z towarzystwa, które przystąpiły do porozumienia, dedykowane są także osoby do kontaktu, co ułatwia i przyspiesza cały proces. Funkcjonowanie systemu usprawnia zarówno proces rejestrowania, jak i uzyskiwania kwot z regresów. Z drugiej strony pozostaje także dochodzenie roszczeń regresowych od osób fizycznych czy prawnych niebędących zakładami ubezpieczeń.

Zakończenie

W artykule zaprezentowano rozważania dotyczące funkcji kompensacyjnej regresu nietypowego w ubezpieczeniach OC posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz potencjału do zwiększenia w przyszłości wpływów z tego tytułu. Pewne możliwości zwiększenia wpływów z regresu nietypowego wynikają z sytuacji, w których kierujący pojazdem zbiegł z miejsca zdarzenia oraz gdy sprawca zdarzenia nie posiadał wymaganych uprawnień do kierowania pojazdem mechanicznym (z wyjątkiem przypadków wymienionych w ustawie). Ilość kierowców, którzy dopuszczają się kierowania pojazdem, mimo że utracili prawo jazdy lub go nigdy nie mieli, systematycznie rośnie. Z powodu wybiórczego charakteru kontroli przez policję ilość ta jest w rzeczywistości jeszcze wyższa, niż wynika to z oficjalnych statystyk policyjnych. Znacznie mniejsze możliwości generowania wpływów z tytułu roszczeń regresowych dotyczą sytuacji, w których sprawca wyrządził szkodę w stanie po spożyciu alkoholu lub wszedł w posiadanie pojazdu wskutek popełnienia przestępstwa, z uwagi na malejącą ilość tego rodzaju przestępstw.

Z przeprowadzonych analiz wynika również, iż istnieje pewien potencjał do zwiększenia wpływów ubezpieczycieli z tytułu regresu w ubezpieczeniach komunikacyjnych. Jednak z uwagi na skomplikowaną naturę regresu nietypowego można odnieść wrażenie, że skuteczne jego egzekwowanie jest w tym przypadku wypadkową działań wielu osób i instytucji. Same zakłady ubezpieczeń mają dość ograniczone pole działania. Potrzebne jest tutaj większe zaangażowanie społeczeństwa, a zwłaszcza świadków zdarzeń drogowych we współpracy z policją, a także większa wydolność sądów i firm windykacyjnych. Ważna jest także dobra współpraca z UFG, który dysponuje ogólnopolską bazą polis komunikacyjnych. Dzięki niej możliwa jest szybsza i bardziej skuteczna identyfikacja posiadaczy pojazdów bez polisy OC niż zwykła kontrola drogowa wykonywana przez policję. Konieczne staje się usprawnienie współpracy oraz wymiany informacji pomiędzy wszystkimi interesariuszami, a w szczególności zacieśnienie współpracy w zakresie obsługi roszczeń regresowych z ubezpieczeń komunikacyjnych pomiędzy samymi ubezpieczycielami oraz pomiędzy UFG i zakładami ubezpieczeń. Zaprezentowane rozważania nie wyczerpują w pełni tematu, uzasadnione jest prowadzenie dalszych badań w tym zakresie.

Literatura

1. Banasiński A. (1996), *Ubezpieczenia gospodarcze*, Poltext, Warszawa.
2. *Biuletyn kwartalny. Rynek ubezpieczeń* (2011–2015), http://www.knf.gov.pl/opracowania/rynek_ubezpieczen/Dane_o_rynku/Dane_kwartalne/dane_kw.html, dostęp dnia 20.07.2016.
3. *Crimes recorded by the police 2002–2012*, Eurostat, http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Crimes_recorded_by_the_police,_2002%E2%80%932012_YB14.png, dostęp dnia 20.07.2016.
4. Kiziewicz E. (2009), *Roszczenie zwrotne zakładu ubezpieczeń*, „Monitor Ubezpieczeniowy”, nr 39.
5. Lament M., Piątek J. (2008), *Rachunkowość ubezpieczeniowa. Problemy i zadania*, Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom.
6. Łańcucki J. (1997), *Przychody, koszty i wynik finansowy w zakładzie ubezpieczeń*, w: *Ubezpieczenia w gospodarce rynkowej 3*, Wąsiewicz A. (red.), Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz.
7. Majewski P. (2016), *Regres gorszy niż kac*, „Miesięcznik Ubezpieczeniowy”, nr 2.
8. *Mniej pojazdów bez OC – nowe szacunki UFG*, (2016), https://www.ufg.pl/infoportal/faces/oracle/webcenter/portalapp/pagehierarchy/Page220.jspx?_afLoop=13553153813521657&infid=100&_afrWindowMode=0&_adf.ctrl-state=esdh4xvu9_25, dostęp dnia 20.07.2016
9. Orlicki M. (2011), *O roszczeniach regresowych ubezpieczycieli i UFG wynikających z art. 11. ust. 3 Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK*, „Prawo Asekuracyjne” nr 3.
10. Orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 18 listopada 1998 r., sygn. akt II CKN 40/98.
11. *Park pojazdów zarejestrowanych w Polsce* (2015), PZPM, <http://www.pzpm.org.pl/Rynek-motoryzacyjny/Park-pojazdow-zarejestrowanych>, dostęp dnia 17.07.2016.
12. *Raporty roczne UFG*, (2011–2015), <https://ufg.pl/>, dostęp dnia 22.07.2016.
13. *Roczne raporty statystyczne*, (2011–2015), <http://statystyka.policja.pl/st/raporty/roczne-raporty-statyst>, dostęp dnia 10.07.2016.
14. Rutkowski A. (1977), *Prewencja to nie tylko wydatki finansowe ubezpieczyciela*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe”, nr 2.
15. *Rynek ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce. Przegląd danych z lat 2011–2013*, (2014), http://piu.org.pl/public/upload/ibrowser/raport_komunikacyjny_2011_2013.pdf, dostęp dnia 20.07.2016.

16. Sangowski T. (1977), *Regres ubezpieczeniowy*, PWN, Warszawa 1977.
17. Sangowski T., Handschke J., Mogilski W. (1979), *Prewencja a ubezpieczenia w świetle polskiej teorii i praktyki ubezpieczeniowej*, „*Studia Ubezpieczeniowe*”, nr 4.
18. Sangowski T., Mogilski W., Handschke J. (1977), *Prewencja w polskim systemie prawnym ubezpieczeń gospodarczych*, „*Wiadomości Ubezpieczeniowe*”, nr 6.
19. *Słownik wyrazów obcych* (1974), Tokarski J. (red.), PWN, Warszawa.
20. Sowik A. (2013), *Regres nietypowy – struktura prawna i znaczenie w ubezpieczeniach odpowiedzialności cywilnej*, „*Wiadomości Ubezpieczeniowe*”, nr 3.
21. *Synteza raportu o stanie bezpieczeństwa drogowego w mieście st. Warszawie*, www.ztm.waw.pl, dostęp dnia 11.06.2016.
22. Szpunar A. (1994), *Roszczenie regresowe zakładu ubezpieczeń*, w: *Ubezpieczenia w gospodarce rynkowej 2*, Wąsiewicz A. (red.), Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz.
23. *Ubezpieczenia komunikacyjne w latach 2005–2009* (2010), raport KNF, https://www.knf.gov.pl/Images/Ubezpieczenia_komunikacyjne_KNF_UFG_tcm75-23579.pdf, dostęp dnia 20.07.2016.
24. Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 25 sierpnia 1994 r., sygn. akt III CZP 107/94
25. Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej, Dz.U. poz. 1844.
26. Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, Dz.U. 2003, nr 124 poz. 1152.
27. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny, t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 380 z późn. zm.
28. Warkałło W. (1972), *Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje, granice*, Warszawa.
29. *Wielka encyklopedia prawa* (2000), Smoktunowicz E. (red.), Wyd. Prawo i Praktyka Gospodarcza, Białystok.
30. Wieteska S. (2015), *Kradzieże samochodów w Polsce jako element ryzyka w ubezpieczeniach auto casco*, „*Annales. Etyka w życiu gospodarczym*”, t. 18, nr 2.
31. *Wskaźniki zrównoważonego rozwoju. Moduł krajowy. Liczba samochodów osobowych na 1000 ludności*, GUS, <http://wskaznikizrp.stat.gov.pl>, dostęp dnia 15.07.2016.

32. *Wypadki drogowe – raporty roczne (2009–2015)* <http://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>.
33. Wyrok z dnia 27 marca 2001, sygn. IV KKN 175/00 Sąd Najwyższy.
34. Zawadka G. (2016), *Setki tysięcy kierowców bez prawa jazdy*, „Rzeczpospolita”, <http://www.rp.pl/Spoleczenstwo/303309871-Setki-tysiecy-kierowcow-bez-prawa-jazdy.html>, dostęp dnia 14.07.2016.

Streszczenie

W opracowaniu poruszono problematykę regresu nietypowego jako potencjalnego źródła zwiększania wpływów dla ubezpieczycieli oraz UFG. W wyniku badań zauważono, że występuje pewien potencjał do zwiększenia wpływów z regresu nietypowego w oparciu o sytuacje, gdy sprawca szkody zbiegł z miejsca zdarzenia lub nie posiadał wymaganych uprawnień do kierowania pojazdem. Możliwości zwiększenia wpływów z roszczeń regresowych są ograniczone w przypadkach, gdy sprawca kierował skradzionym pojazdem lub prowadził go pod wpływem alkoholu, z uwagi na malejące ilości tego rodzaju przestępstw i wykroczeń. Skuteczne egzekwowanie roszczeń regresowych jest wypadkową działań wielu osób i instytucji. Ważna jest tutaj dobra współpraca ubezpieczycieli z Ubezpieczeniowym Funduszem Gwarancyjnym oraz między samymi zakładami ubezpieczeń.

Słowa kluczowe

regres nietypowy, ubezpieczenia komunikacyjne, funkcja kompensacyjna

The compensation function of non-typical recourse claim in civil liability insurance of motor vehicles owners (Summary)

The paper presents the issue of non – typical recourse claim as a potential source of increasing revenues for insurers and the Insurance Guarantee Fund (UFG). The authors point out that there is some potential to increase revenues from non-typical recourse claim in the following circumstances; when the perpetrator of the damage ran from the scene of the accident or when he was not in the possession of any required permissions to drive. Some other possibilities of increasing revenues from non-typical recourse claims occur when the perpetrator was a driver or he was under the influence of alcohol. However, these possibilities are limited as proved by current statistical data due to the decreasing number of such offences. The research findings showed the enforcement of non – typical recourse claim is dependent on activities and behaviours of number of persons and institutions, as well as effective co-operation between them.

Keywords

nontypical recourse claim, motor insurance, compensation function