



UBEZPIECZENIOWY FUNDUSZ GWARANCYJNY

---

**SAMOCHODOWE FUNDUSZE GWARANCYJNE  
NA RYNKU UBEZPIECZENIOWYM  
SZWECJI I FINLANDII**

Biuletyn został opracowany w Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym.  
01-231 Warszawa, ul. Płocka 9/11, [www.ufg.pl](http://www.ufg.pl).  
Wszystkie prawa zastrzeżone.

Warszawa, październik 2008

## **I. Szwedzkie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Trafikförsäkringsföreningen – TFF)**

Szwedzkie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Trafikförsäkringsföreningen – TFF) jest jedną z najstarszych instytucji gwarancyjnych na europejskim i światowym rynku ubezpieczeniowym. Szwecja należy do tych państw, które jako jedne z pierwszych wprowadziły obowiązek ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (zwanego dalej OC komunikacyjnym). Powyższe związane było z szybkim rozwojem rynku motoryzacyjnego oraz upowszechnianiem się pojazdów mechanicznych jako środka transportu, a co za tym idzie wzrostem zagrożeń wynikających z ruchu tych pojazdów. Stosowna ustawa została przyjęta przez szwedzki parlament Riksdag w dniu 10 maja 1929 r., przy czym weszła ona w życie w dniu 1 lipca 1929 roku. Konsekwencją wprowadzenia ustawy o OC komunikacyjnym było utworzenie w dniu 2 grudnia 1929 r. Szwedzkiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, które faktycznie rozpoczęło swoją działalność z dniem 1 stycznia 1930 roku.

Działalność Szwedzkiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych regulowana jest przepisami:

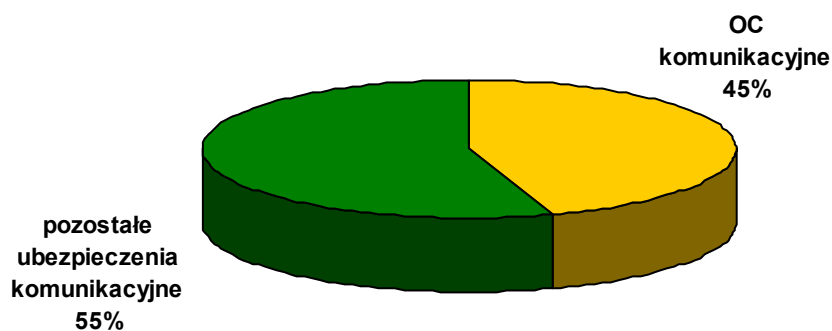
- Ustawy o Szkodach Drogowych (trafikskadelagen 1975: 1410),
- Rozporządzenia w Sprawie Ubezpieczeń Komunikacyjnych (trafikförsäkringsförordningen 1976: 359),
- statutu Biura (zatwierdzanego przez szwedzką Radę Ministrów).

Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, pomimo powiązań z instytucjami publicznymi, jest instytucją prywatną i ma charakter organizacji non-profit.

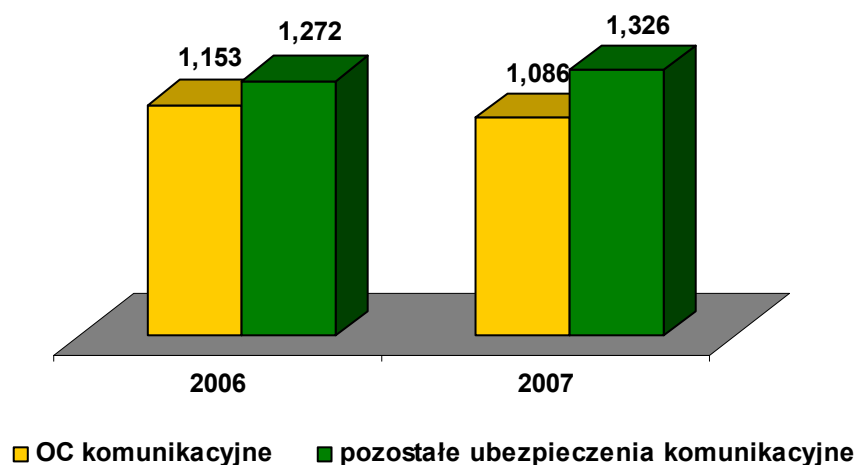
Członkostwo w Szwedzkim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych jest obowiązkowe dla wszystkich zakładów ubezpieczeń prowadzących działalność na szwedzkim rynku OC komunikacyjnego. Aktualnie członkami Biura jest 47 zakładów z siedzibą główną w Szwecji oraz 13 zakładów posiadających centralę w innych państwach członkowskich prowadzących w Szwecji działalność z tytułu OC komunikacyjnego na zasadzie swobody świadczenia usług. Ogólnie rzecz biorąc, członkowie TFF zebrali w 2007 r. około 10,2 mld koron szwedzkich składki z tytułu OC komunikacyjnego (tj. około 1,1 mld euro, co stanowi spadek o 6,2% w porównaniu do roku 2006). Udział składki OC w całości składki zebranej z tytułu ubezpieczeń komunikacyjnych kształtował się w 2007 r. na poziomie 45%

(co stanowi spadek o 2,5% w porównaniu do 2006 roku). Wskaźniki te zobrazowane są na poniższych Wykresach nr 1 i 2.

Wykres 1. Struktura składki z tytułu ubezpieczeń komunikacyjnych ogółem w 2007 r. (w %)



Wykres 2. Porównanie wysokości składki zebranej przez zakłady ubezpieczeń w Szwecji z tytułu OC komunikacyjnego i pozostałych ubezpieczeń komunikacyjnych w latach 2006 i 2007 (w mld euro)



Ogólnie rzecz ujmując, Szwedzkie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych pełni w Szwecji następujące funkcje:

- jest samochodowym funduszem gwarancyjnym (w rozumieniu Drugiej Dyrektywy Komunikacyjnej 84/5/EWG) – w tym zakresie wypłaca odszkodowania i świadczenia z tytułu zdarzeń drogowych, gdy sprawca zdarzenia był nieubezpieczony lub niezidentyfikowany, dochodzi roszczeń regresowych od sprawców nieubezpieczonych oraz nakłada i pobiera opłaty karne

od nieubezpieczonych posiadaczy pojazdów za niespełnienie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC komunikacyjnego,

- jest Biurem Narodowym w Systemie Zielonej Karty,
- jest organem odszkodowawczym (zgodnie z Czwartą Dyrektywą Komunikacyjną 2000/26/WE),
- jest ośrodkiem informacji (zgodnie z Czwartą Dyrektywą Komunikacyjną 2000/26/WE),
- jest podmiotem prowadzącym i koordynującym współpracę w zakresie ubezpieczeń komunikacyjnych, a także świadczącym poprzez Administrację Szwedzkich Ubezpieczycieli, usługi administracyjne na rzecz zakładów oraz instytucji ubezpieczeniowych,
- jest podmiotem zarządzającym Komisją ds. Ofiar Wypadków Drogowych, która działa na rzecz implementacji i przestrzegania standardów w zakresie jednolitego i uzasadnionego zaspokojenia roszczeń z tytułu OC komunikacyjnego.

Przedmiotowa analiza przedstawia działalność TFF jako szwedzkiego samochodowego funduszu gwarancyjnego. W tym kontekście, należy zauważyć, iż w ramach Szwedzkiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych funkcjonują następujące 2 departamenty, zajmujące się realizacją zadań o charakterze *stricte* „funduszowym”:

1) Departament ds. Roszczeń

oraz

2) Departament ds. Ubezpieczeń.

Poniżej omówione zostały zadania realizowane przez te Departamenty.

**Ad. 1)** Podstawowym zadaniem Departamentu ds. Roszczeń jest wypłata odszkodowań i świadczeń z tytułu szkód z OC komunikacyjnego spowodowanych przez sprawców nieubezpieczonych i niezidentyfikowanych. W ramach tego Departamentu funkcjonują 2 zespoły, z których jeden zajmuje się sprawami związanymi z roszczeniami osobowymi, a drugi z roszczeniami o charakterze majątkowym (Departament ten liczy około 30 pracowników). Odpowiedzialność gwarancyjna TFF jest zgodna z minimalną sumą gwarancyjną w zakresie OC komunikacyjnego – praktycznie Nielimitowaną – która wynosi 300 mln koron szwedzkich (tj. około 31 mln euro) za szkody osobowe i majątkowe, bez względu na fakt czy została ona spowodowana w związku z ruchem pojazdu mechanicznego nieubezpieczonego czy niezidentyfikowanego. W sytuacji, gdy dochodzi do poważnego uszczerbku na zdrowiu (a sprawca pozostaje niezidentyfikowany), przewidywany jest udział

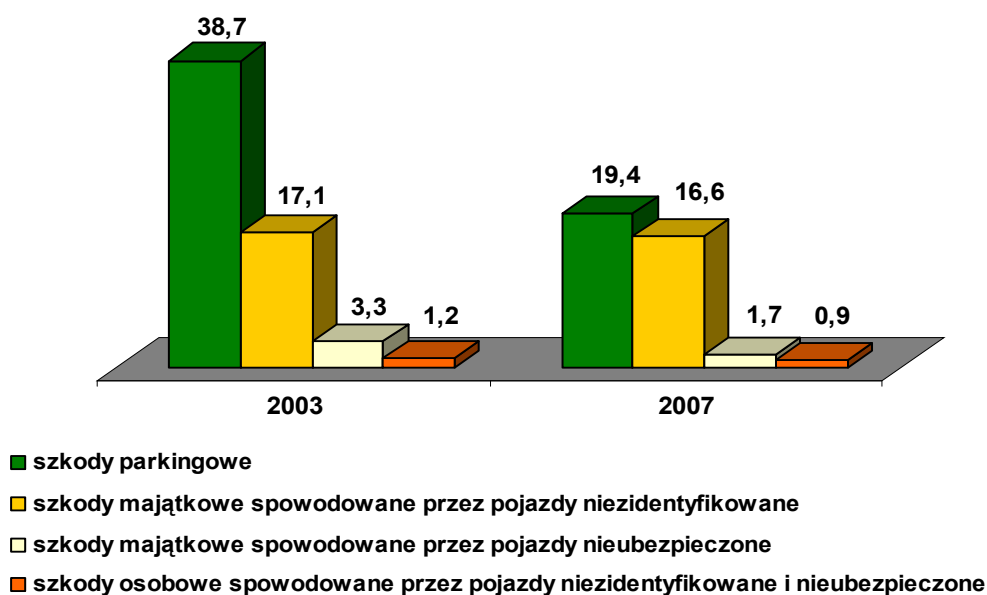
własny poszkodowanego w zakresie szkód majątkowych w wysokości 1 970 koron (tj. równowartości około 200 euro). Co ciekawe, w przeciwieństwie od uregulowań większości państw członkowskich EOG, umożliwiającym samochodowym funduszom gwarancyjnym zaspokajanie uzasadnionych roszczeń poszkodowanych w związku ze szkodą wyrządzoną w zakresie OC komunikacyjnego przez sprawcę ubezpieczonego w niewypłacalnym zakładzie ubezpieczeń, w Szwecji ani TFF ani żadna inna ubezpieczeniowa instytucja gwarancyjna nie posiada tego rodzaju kompetencji.

W ramach swoich uprawnień, Departament ds. Roszczeń wypłaca również odszkodowania za tzw. szkody parkingowe, które zostały spowodowane przez niezidentyfikowanych sprawców na parkingach lub w innych miejscach przeznaczonych do postoju pojazdów. Należy jednak zaznaczyć, że w przypadku takiej szkody parkingowej, poszkodowany zwraca się z roszczeniami do własnego zakładu ubezpieczeń, który reguluje roszczenie i wypłaca odszkodowanie, po czym Biuro dokonuje zwrotu poniesionych kosztów na rzecz tego zakładu.

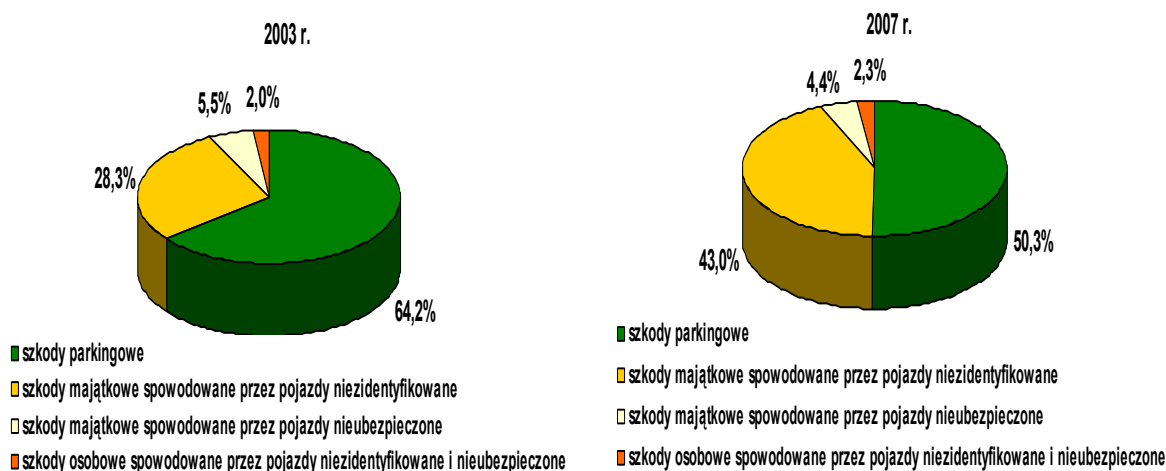
W okresie ostatnich 5 lat znaczącej zmianie uległa liczba roszczeń zaspokojonych przez Szwedzkie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Taki stan rzeczy wynika z około 50% spadku liczby odszkodowań wypłaconych przez TFF z tytułu tzw. szkód parkingowych oraz szkód majątkowych spowodowanych przez nieubezpieczonych sprawców. W liczbach rzeczywistych było to odpowiednio 38,7 tys. uregulowanych roszczeń w 2003 r. i 19,4 tys. w 2007 (tzw. szkody parkingowe) oraz 3,3 tys. w 2003 r. i 1,7 tys. w 2007 r. (szkody majątkowe – sprawcy nieubezpieczeni). W przypadku tzw. szkód parkingowych duże znaczenie odegrało szczegółowe szkolenie w zakresie wymogów dowodowych, które Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych przeprowadziło w 2004 r. dla zakładów członkowskich. Jeśli chodzi o szkody majątkowe wyrządzone przez nieubezpieczonych sprawców, wyraźnie mniejsza liczba wypłaconych odszkodowań związana jest z ogólnym i systematycznym spadkiem już od 1978 r. liczby nieubezpieczonych posiadaczy w Szwecji, kiedy to zostały zmienione dotychczasowe ustawy, w wyniku czego Biuro zostało uprawnione do nakładania i egzekwowania tzw. opłat karnych od nieubezpieczonych posiadaczy pojazdów mechanicznych. Ogólnie rzecz biorąc, w okresie 2003-2007, liczba wypłaconych odszkodowań i świadczeń zmniejszyła się z 60,3 tys. odszkodowań i świadczeń wypłaconych w 2003 r. do 38,6 tys. w roku 2007. Natomiast struktura kategorii odszkodowań wypłacanych przez Biuro nie uległa znaczącym zmianom, gdyż w dalszym ciągu TFF najczęściej zaspokaja roszczenia osób poszkodowanych w związku z tzw. szkodami parkingowymi oraz szkodami

majątkowymi wyrządzonymi w związku z ruchem niezidentyfikowanych pojazdów. Jak ustalono, zmienił się jedynie ich udział w ogólnej liczbie wypłacanych odszkodowań przez szwedzki fundusz gwarancyjny, bowiem o ile jeszcze w 2003 r. szkody parkingowe stanowiły blisko 2/3 wszystkich odszkodowań regulowanych przez TFF, o tyle w 2007 r. udział tych szkód spadł już do około 50%. W analogicznym okresie, w odniesieniu do szkód majątkowych spowodowanych przez niezidentyfikowanych sprawców, została zauważona tendencja odwrotna. W 2003 r. ich udział w ogólnej liczbie odszkodowań wypłaconych przez Szwedzkie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych kształtował się na poziomie około 28%, zaś w 2007 r. wskaźnik ten zwiększył się już do 43%. Stało się tak na skutek jedynie nieznacznego spadku ich rzeczywistej liczby w analizowanym okresie (o ok. 3% tj. z 17,1 tys. w 2003 r. do 16,6 tys. 2007 r.). Podobne tendencje wystąpiły w przypadku liczby wypłaconych świadczeń za szkody osobowe spowodowane przez sprawców nieubezpieczonych i niezidentyfikowanych. Chociaż w liczbach rzeczywistych nastąpił stosunkowo duży ich spadek (o 25% z 1,2 tys. w 2003 r. do 0,9 tys. świadczeń w roku 2007), to jednocześnie ich udział w liczbie odszkodowań i świadczeń wypłaconych przez TFF ogółem w tych latach, nieco się zwiększył z 2% do 2,3%. Jak zostało to już bowiem stwierdzone, jest to spowodowane dużym ok. 50% spadkiem liczby wypłaconych odszkodowań przez Biuro z tytułu tzw. szkód parkingowych oraz szkód majątkowych spowodowanych przez pojazdy nieubezpieczone. Omawiane tendencje zilustrowane są na poniższych Wykresach nr 3 i 4.

**Wykres 3. Porównanie łącznej liczby wypłaconych odszkodowań i świadczeń przez TFF z tytułu zdarzeń spowodowanych przez nieubezpieczonych lub niezidentyfikowanych sprawców w latach 2003 i 2007 (w tys. sztuk)**

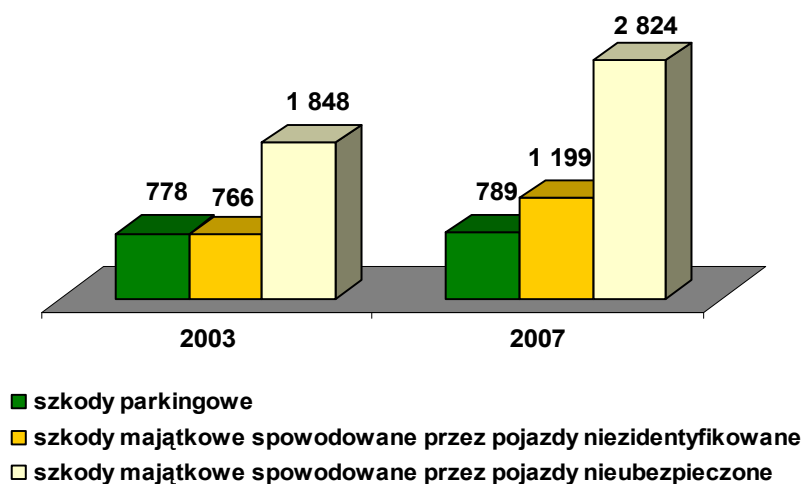


Wykres 4. Struktura odszkodowań i świadczeń wypłaconych przez TFF w 2003 i 2007 r. (w %)

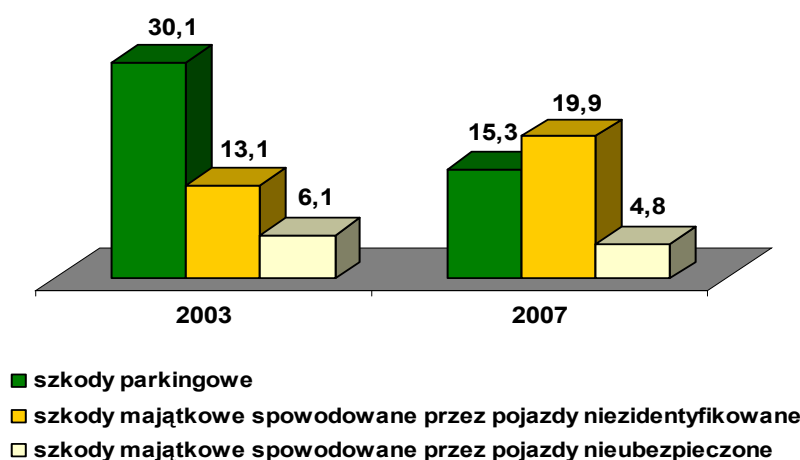


Jeśli chodzi o wartość odszkodowań i świadczeń wypłaconych ogółem przez TFF w 2007 r. z tytułu szkód spowodowanych przez nieubezpieczonych i niezidentyfikowanych sprawców oraz tzw. szkód parkingowych, wyniosła ona około 55 mln euro. Jednakże, wobec braku wiarygodnych danych – dotyczących w szczególności wartości roszczeń osobowych zaspokojonych przez Szwedzkie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych – zagadnienie to nie zostało poddane głębszej analizie, przy czym pewne informacje na temat szacunkowej wartości wypłat wypłaconych odszkodowań przez Biuro w poszczególnych kategoriach, przedstawiają Wykresy nr 5 i 6.

Wykres 5. Porównanie średniej wysokości odszkodowania z tytułu szkód spowodowanych przez nieubezpieczonych i niezidentyfikowanych sprawców oraz szkód parkingowych w latach 2003 i 2007 (w euro)



**Wykres 6. Porównanie wartości odszkodowań wypłaconych przez TFF z tytułu szkód majątkowych spowodowanych przez nieubezpieczonych i niezidentyfikowanych sprawców oraz szkód parkingowych w latach 2003 i 2007 (w mln euro)**



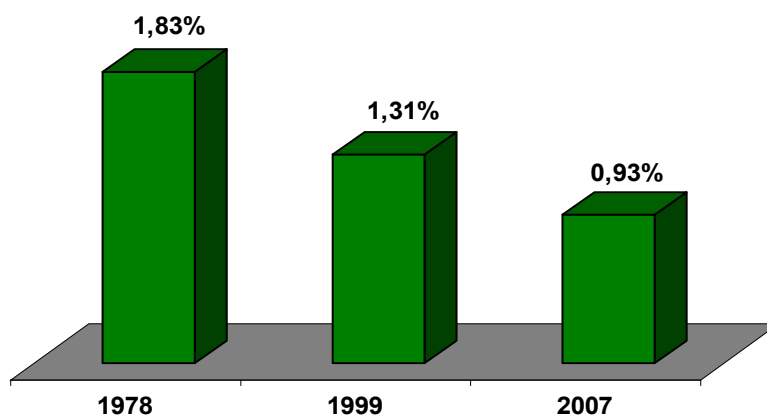
**Ad. 2)** Jako drugi z Departamentów TFF tj. Departament ds. Ubezpieczeń rozpoczął swoją działalność w 1978 r., tj. wraz z wprowadzeniem zmiany w Ustawie o Szkodach Drogowych, przyznającej TFF prawo do pobierania opłat karnych od posiadaczy pojazdów mechanicznych, którzy nie dopełnili obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC komunikacyjnego. Do głównych zadań ww. Departamentu należy pobieranie opłat z tytułu braku OC komunikacyjnego i prowadzenie tzw. działalności regresowej tj. wszczynania postępowań regresowych wobec nieubezpieczonych sprawców zdarzeń drogowych (po wcześniejszym wypłaceniu przez TFF odszkodowań i świadczeń osobom poszkodowanym). Departament – zatrudniający 50 pracowników – składa się z 3 zespołów:

- Zespołu ds. Obsługi Klienta, który zajmuje się pobieraniem opłat jak również składkami i potrąceniami pobieranymi od zakładów członkowskich TFF. Zespół ten prowadzi także określone działania w przypadku nie uregulowania należnej płatności,
- Zespołu ds. Prawnych, który zajmuje się ściąganiem należności (w tym regresów od nieubezpieczonych sprawców) na rzecz Szwedzkiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych w sytuacji gdy, posiadacz pojazdu kwestionuje roszczenia TFF,
- Zespołu ds. Administracyjnych, który odpowiada za sprawne funkcjonowanie systemu IT.

Zasadniczo, zgodnie z art. 2 Ustawy o Szkodach Drogowych wszyscy posiadacze pojazdów mechanicznych zarejestrowanych w Szwecji zobligowani są do zawarcia umowy ubezpieczenia OC komunikacyjnego. Jednakże określone kategorie pojazdów (np. niektóre

rodzaje motorowerów) podlegają obowiązkowi ubezpieczenia OC komunikacyjnego tylko wtedy gdy faktycznie zostaną wprowadzone do ruchu drogowego. Jak zostało stwierdzone, od 1978 r. istnieje nowy system zwalczania zjawiska nieubezpieczonych posiadaczy pojazdów. Od tego bowiem czasu, Szwedzkie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych uzyskało od ustawodawcy uprawnienie do nakładania i pobierania opłat karnych od posiadaczy nieubezpieczonych pojazdów mechanicznych za okres, w którym nie posiadali oni ubezpieczenia OC komunikacyjnego. W kontekście powyższego zaznaczenia wymaga, iż system kontroli i nakładania tych opłat od nieubezpieczonych posiadaczy pojazdów mechanicznych w Szwecji istniał już wcześniej tj. przed 1978 r., choć podlegał on policji i charakteryzował się małą wykrywalnością oraz niskimi i nieefektywnymi opłatami karnymi za brak OC komunikacyjnego. Jak wynika z przeprowadzonych analiz, z chwilą przekazania TFF systemu kontroli i nakładania opłat karnych na nieubezpieczonych posiadaczy pojazdów mechanicznych, od 1978 r. liczba tych posiadaczy wykazuje stałą tendencję spadkową (patrz Wykres nr 7).

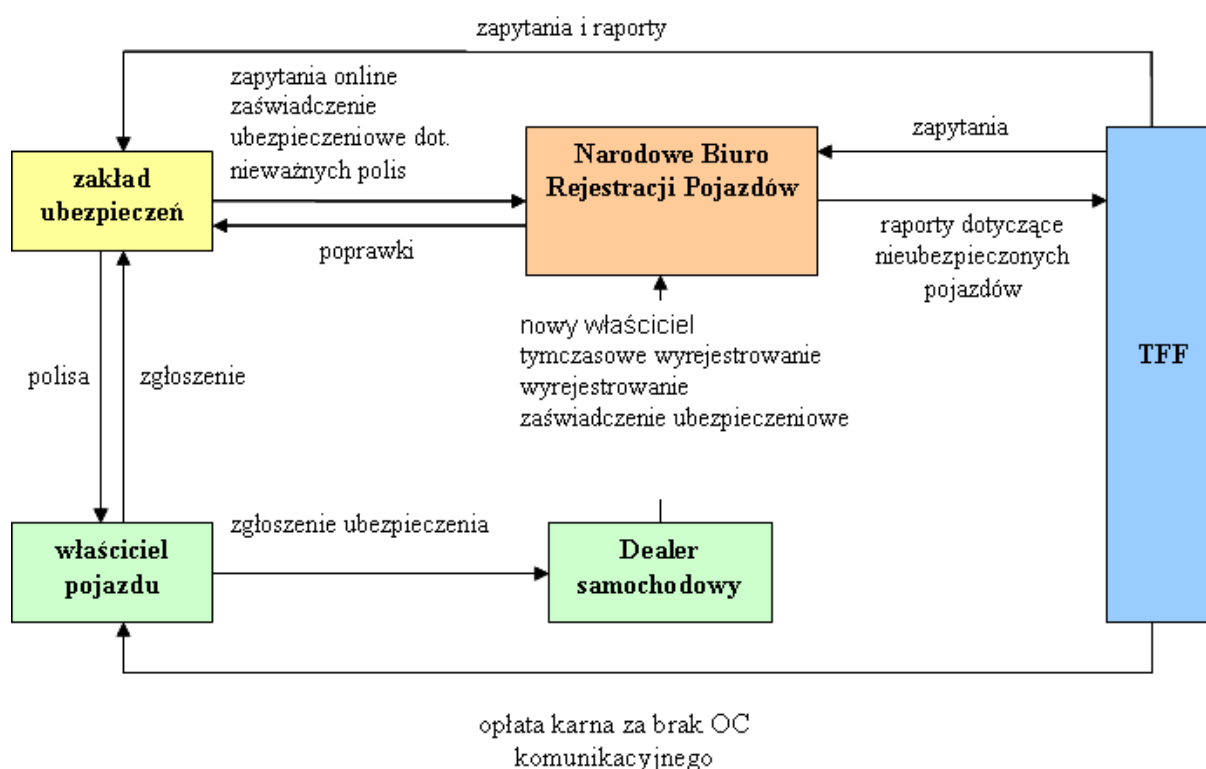
**Wykres 7. Udział nieubezpieczonych pojazdów mechanicznych w liczbie pojazdów zarejestrowanych ogółem w Szwecji w latach 1978–2007 (w %)**



Jak wynika z powyższego wykresu, na przestrzeni 20 lat udział liczby pojazdów nieubezpieczonych w liczbie pojazdów mechanicznych zarejestrowanych na terytorium Szwecji obniżył się o prawie 50% z 1,83% w 1978 r. do 0,93% w roku 2007. Oznacza to, że na około 5,5 mln pojazdów poruszających się po drogach szwedzkich, jedynie około 50 tys. z nich nie posiada OC komunikacyjnego. Należy także nadmienić, iż z analiz przeprowadzonych przez TFF wynika, że około 60 % spraw związanych z brakiem ubezpieczenia OC komunikacyjnego dotyczy sytuacji, w których właściciel zmieniając pojazd mechaniczny zapomniał o tym ubezpieczeniu bądź wyszedł z założenia,

że po przeniesieniu prawa własności pojazdu obowiązującym jest ubezpieczenie poprzedniego właściciela pojazdu. W świetle powyższego można byłoby więc zaryzykować stwierdzenie, iż w większości przypadków posiadacze pojazdów mechanicznych, którym udowodniono nie spełnienie obowiązku zawarcia ubezpieczenia OC komunikacyjnego, nie czynili tego celowo, lecz nieświadomie. Opisując mechanizm kontroli zawarcia umowy ubezpieczenia OC komunikacyjnego, należy podkreślić, iż w Szwecji umowa ubezpieczenia OC komunikacyjnego wygasa wraz z datą zmiany prawa własności pojazdu. Szwedzka metoda wykrywania posiadaczy nieubezpieczonych pojazdów mechanicznych opiera się głównie na porównywaniu danych o pojazdach ubezpieczonych z danymi Narodowego Biura Rejestracji Pojazdów dotyczącymi całkowitej liczby pojazdów zarejestrowanych. Po zawarciu ubezpieczenia przez zakład ubezpieczeń, wysyła on informację o zawartej umowie ubezpieczenia do Narodowego Biura Rejestracji Pojazdów. Ten ostatni natomiast zawiadamia zakład o upływie ważności umów ubezpieczenia OC komunikacyjnego poszczególnych posiadaczy pojazdów mechanicznych. Jeśli Narodowe Biuro Rejestracji Pojazdów stwierdzi, że dany pojazd nie posiada ważnego dokumentu ubezpieczenia, wówczas wysyła raport do Szwedzkiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (TFF). Wszystkie te czynności wykonywane są za pośrednictwem drogi elektronicznej. Mechanizm kontroli ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych ilustruje przedstawiony poniżej Schemat nr 1.

**Schemat 1. Szwedzki system kontroli nieubezpieczonych posiadaczy pojazdów mechanicznych**



Jeżeli właściciel pojazdu nie nabył stosownego ubezpieczenia, wtedy TFF nakłada na niego, stosowną opłatę karną. Jej wysokość kształtuje się na poziomie o 10% wyższym od najwyższej składki OC komunikacyjnej dostępnej na rynku szwedzkim oferowanej przez jakikolwiek zakład dla danej kategorii posiadaczy pojazdów mechanicznych. Dzięki takiemu rozwiązaniu dla posiadaczy pojazdów mechanicznych nie opłacalnym staje się unikanie zawierania umowy ubezpieczenia OC komunikacyjnego, bowiem *de facto* opłata ta jest wyższa niż środki finansowe przeznaczone na zawarcie tego ubezpieczenia. Dodatkowo należy mieć na uwadze, iż nałożenie opłaty karnej nie zwalnia posiadaczy z obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC komunikacyjnego. Wysokość opłat karnych ustalana jest 1 raz do roku i uzależniona jest od kategorii pojazdu, przy czym istotne jest czy pojazd przeznaczony jest do użytkowania prywatnego czy służbowego. W ramach mechanizmu nakładania kar za brak OC ważny jest fakt, iż jest ona nakładana w trybie dziennym. Przykładowo dla traktora wynosi ona aktualnie 2 euro, zaś dla taksówki 60 euro dziennie. Należy przy tym mieć na uwadze, że minimalna opłata za brak OC komunikacyjnego wynosi 200 koron (ok. 21 euro), czyli faktycznie właściciel traktora nie uiszczy niższej opłaty karnej niż 21 euro (natomiast za każdy dzień nie legitymowania się ważną polis ubezpieczenia, będzie ponosił dodatkowe 2 euro tej opłaty). Zaznaczenia wymaga, że opłata za brak tego ubezpieczenia może zostać zmniejszona przez sąd powszechny jeśli uzna on, że wystąpiły szczególne okoliczności uzasadniające obniżenie opłaty. Poniższa Tabela nr 1 przedstawia szczegółowe dzienne wartości opłat karnych przewidzianych dla posiadaczy różnych kategorii (rodzajów) pojazdów mechanicznych w zależności od charakteru użytkowania pojazdu.

**Tabela 1. Wysokość opłat karnych za brak OC komunikacyjnego (w euro)**

Rodzaj pojazdu	Opłata za dzień
Samochód prywatny, przewożący pasażerów, służbowy (taxi)	60 euro
Samochód prywatny, przewożący towary, służbowy (usługi kurierskie)	11 euro
Samochód prywatny, wynajem	7,5 euro
Samochód prywatny, nie przeznaczony do działalności gospodarczej	1,5 euro
Samochód prywatny, inny (do własnego użytku)	11 euro
Samochód ciężarowy, nie przeznaczony do działalności gospodarczej	4,5 euro
Samochód ciężarowy, o masie maksymalnej 3,5 tony, przewożący towary, przeznaczony do działalności gospodarczej	14 euro
Samochód ciężarowy, o masie maksymalnej 3,5 tony, wynajem	6 euro
Samochód ciężarowy, o masie maksymalnej 3,5 tony, nie przeznaczony do działalności gospodarczej	20 euro
Samochód ciężarowy, o masie maksymalnej ponad 3,5 tony, straż pożarna	1 euro

Samochód ciężarowy, o masie maksymalnej ponad 3,5 tony, inny	41 euro
Samochód ciężarowy, przewożący pasażerów, przeznaczony do działalności gospodarczej	60 euro
Autobus/autokar	48 euro
Motocykl, o maksymalnej pojemności silnika 125 cm <sup>3</sup> i maksymalnej mocy 11 kW	5 euro
Motocykl, o maksymalnej pojemności silnika ponad 125 cm <sup>3</sup> i maksymalnej mocy ponad 11 kW	29 euro
Skuter, podlegający obowiązkowi rejestracji	2 euro
Traktor	2 euro

\* wg kursów walut NBP z dnia 31.12.2007 r.

Ponadto, w celu zmniejszenia liczby nieubezpieczonych posiadaczy pojazdów mechanicznych, Departament ds. Ubezpieczeń, oprócz opłat karnych stosuje różne środki zapobiegawcze, polegające przede wszystkim na informowaniu posiadaczy pojazdów mechanicznych o obowiązku zawierania umowy ubezpieczenia OC komunikacyjnego i o konsekwencjach niespełnienia tego obowiązku. W związku z tym, w środkach masowego przekazu (zwłaszcza na stronach, na których znajdują się ogłoszenia o kupnie/sprzedży pojazdów) zamieszczane są ogłoszenia TFF o tym obowiązku. Dodatkowo Departament wykupuje wyświetlanie wielkoformatowych reklam cyfrowych w strategicznych punktach komunikacyjnych, a także wykorzystuje reklamę radiową. Jednocześnie Departament ten współpracuje również z zakładami ubezpieczeń, szkołami nauki jazdy oraz ze Szwedzkim Zakładem Kontroli Pojazdów Mechanicznych w celu zmniejszenia liczby nieubezpieczonych posiadaczy pojazdów mechanicznych.

## II. Fińskie Centrum Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Liikennevakuutuskeskus – LVK)

Fiński system funduszy gwarancyjnych powstał na początku lat 90-tych, choć dyskusje wokół jego powołania toczyły się od 1987 roku. Aktualnie system składa się z 3 instytucji gwarancyjnych:

- Fińskiego Centrum Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (LVK),
- Fińskiego Centrum Ubezpieczycieli Pacjentów,
- Federacji Instytucji Ubezpieczeń Wypadkowych.

W świetle powyższego, należy podkreślić, iż powstanie samego LVK miało miejsce znacznie wcześniej i związane było bezpośrednio z uchwaleniem ustawy z dnia 26 czerwca 1959 r. o OC komunikacyjnym (weszła na w życie z dniem 1 stycznia 1960 roku).

Przedmiotowa analiza obejmuje głównie omówienie organizacji i praktycznej działalności Fińskiego Centrum Ubezpieczycieli Komunikacyjnych pełniącego rolę fińskiego samochodowego funduszu gwarancyjnego. Należy wszakże zauważyć, iż zakres działalności LVK obejmuje znacznie szerszy obszar, aczkolwiek mieszczący się w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC komunikacyjnego. Zasadniczo, Fińskie Centrum Ubezpieczycieli Komunikacyjnych pełni w Finlandii następujące funkcje:

- jest Biurem Narodowym w Systemie Zielonej Karty,
- jest podmiotem wystawiającym polisy OC komunikacyjnego granicznego i certyfikaty Zielonej Karty,
- jest samochodowym funduszem gwarancyjnym (w rozumieniu Drugiej Dyrektywy Komunikacyjnej 84/5/EWG), którego zadaniem poza zaspokajaniem roszczeń osób poszkodowanych w zdarzeniach drogowych spowodowanych przez nieubezpieczonych lub niezidentyfikowanych sprawców, jest także wypłacanie odszkodowań i świadczeń w związku z wystąpieniem zdarzeń drogowych wyrządzonych przez sprawców ubezpieczonych w niewypłacalnych zakładach ubezpieczeń, które prowadziły działalność w zakresie OC komunikacyjnego oraz nakładanie opłat karnych na posiadaczy pojazdów mechanicznych, którzy niespełnili obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC komunikacyjnego,
- jest organem odszkodowawczym (zgodnie z Czwartą Dyrektywą Komunikacyjną 2000/26/WE) – w 2007 r. LVK jako fiński organ odszkodowawczy rozpatrzył 39 roszczeń odszkodowawczych,
- jest ośrodkiem informacji (zgodnie z Czwartą Dyrektywą Komunikacyjną 2000/26/WE) – liczba kierowanych zapytań i udzielanych odpowiedzi przez LVK (w zakresie wypadków transgranicznych) w ramach prowadzonej korespondencji z ośrodkami informacji innych państw członkowskich EOG waha się w przedziale 500-1000 informacji rocznie,
- jest reprezentantem ds. roszczeń ponad 60 zakładów ubezpieczeń z innych państw członkowskich EOG – w 2007 r. do LVK działającego jako reprezentant ds. roszczeń wpłynęło 101 roszczeń odszkodowawczych,
- jest podmiotem działającym na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego,
- jest podmiotem działającym na rzecz zmniejszenia kradzieży pojazdów m.in. poprzez promowanie systemów antykradzieżowych i prowadzenie w tym obszarze aktywnej współpracy z policją,

- jest podmiotem prowadzącym badania, które dotyczą napraw pojazdów mechanicznych w szczególności w zakresie systemu kalkulacji napraw oraz kontroli napraw), w celu przeciwdziałania nadużyciom w tym obszarze ze strony zakładów ubezpieczeń i warsztatów naprawczych,
- jest podmiotem gromadzącym od zakładów ubezpieczeń statystyki szkodowe dotyczące OC komunikacyjnego w celu umożliwienia kontroli nad polityką taryfową tych zakładów w oparciu o otrzymane dane LVK przeprowadza obliczenia rocznej składki OC komunikacyjnej i rekomenduje rynkowi ubezpieczeniowemu jej wysokość,
- jest podmiotem promującym ujednolicenie i wystandardyzowanie zasad likwidacji szkód,
- jest podmiotem uprawnionym do wypłacania odszkodowań i świadczeń w związku z wypadkami drogowymi i kolizjami spowodowanymi przez renifery – tylko w 2006 r. LVK poniósł z tego tytułu koszty na poziomie 1,3 mln euro.

Podstawę prawną działalności Fińskiego Centrum Ubezpieczycieli Komunikacyjnych stanowią następujące akty prawne:

- Statut Fińskiego Centrum Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dekrety 1627/93, 455/95, 1524/95, 908/97, 955/97, 311/99, 1311/99, 741/01, 864/02),
- Ustawa nr 279 o odpowiedzialności cywilnej w ubezpieczeniach komunikacyjnych (z dnia 26 czerwca 1959 r.),
- Dekret nr 279 o odpowiedzialności cywilnej w ubezpieczeniach komunikacyjnych (z dnia 17 lipca 1959 r.),
- Dekret nr 512 Ministerstwa Spraw Społecznych i Zdrowia (z dnia 11 czerwca 2002 r.).

Członkami Fińskiego Centrum Ubezpieczycieli Komunikacyjnych stają się wszystkie krajowe zakłady ubezpieczeń, po uzyskaniu zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie ubezpieczenia OC komunikacyjnego. Zagraniczne zakłady ubezpieczeń oferujące OC komunikacyjne na terytorium Finlandii, uzyskują status członka po notyfikacji w organie nadzoru. Członkowie partycypują w kosztach funkcjonowania Centrum, zgodnie z posiadany procentowym udziałem poszczególnych zakładów ubezpieczeń w rynku ubezpieczeń OC komunikacyjnych mierzonym wielkością zebranej składki. Aktualnie członkami LVK są 23 zakłady ubezpieczeń.

Jak zostało stwierdzone powyżej, Fińskie Centrum Ubezpieczycieli Komunikacyjnych występując w roli samochodowego funduszu gwarancyjnego, wypełnia 2 podstawowe zadania tj.:

- 1) wypłaca odszkodowania i świadczenia poszkodowanym w wypadkach drogowych spowodowanych przez sprawców nieubezpieczonych lub niezidentyfikowanych, bądź sprawców ubezpieczonych w zakresie OC komunikacyjnego w niewypłacalnym zakładzie ubezpieczeń  
oraz
- 2) nakłada i egzekwuje opłaty karne od posiadaczy pojazdów mechanicznych, którzy nie dopełnili obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC komunikacyjnego.

Zadania te zostały omówione poniżej:

**Ad. 1)** W przypadku powstania szkody spowodowanej przez sprawcę nieubezpieczonego bądź ubezpieczonego w niewypłacalnym zakładzie ubezpieczeń prowadzącym OC komunikacyjne, LVK ponosi odpowiedzialność zarówno za szkody osobowe jak i majątkowe.

W sytuacji natomiast szkody wyrządzonej przez niezidentyfikowanego sprawcę, Centrum ponosi odpowiedzialność jedynie za szkody osobowe, włączając w ten zakres szkody powstałe w rzeczach osobistych, które poszkodowany miał przy sobie lub w które był ubrany. Szkody pokrywane przez Fińskie Centrum Ubezpieczycieli Komunikacyjnych zaspokajane są do wysokości obowiązującej w Finlandii minimalnej sumy gwarancyjnej w zakresie OC komunikacyjnego, która od dnia 1 stycznia 2002 r. nie przewiduje żadnych górnych limitów w odniesieniu do szkód osobowych, zaś w przypadku szkód majątkowych kształtuje się na poziomie 3,3 mln euro na zdarzenie, bez względu na liczbę osób poszkodowanych w wypadku.

Tytułem uzupełnienia, zaznaczenia wymaga, iż świadczenie z tytułu szkody na osobie obejmuje w szczególności:

- świadczenia medyczne (np. zwrot kosztów środków medycznych, leczenia rehabilitacji),  
oraz
- odszkodowania, również z tytułu utraconych dochodów, świadczenia, renty i zadośćuczynienia.

W nawiązaniu do powyższego należy podkreślić, iż Fińskie Centrum Ubezpieczycieli Komunikacyjnych nie ponosi odpowiedzialności zarówno za szkody jakie poniósł posiadacz pojazdu mechanicznego, który nie dopełnił obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC komunikacyjnego, jak również nie ponosi odpowiedzialności za szkody poniesione przez kierującego nieubezpieczonym pojazdem, który tę szkodę wyrządził a wiedział lub powinien był wiedzieć, że nie został spełniony obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia OC komunikacyjnego. Zawsze jednak Centrum pokrywa koszty transportu do szpitala każdego poszkodowanego, bez względu na jego udział w szkodzie i posiadanie lub brak ubezpieczenia OC komunikacyjnego. Roszczenia z tytułu powstałych szkód przedawniają się w terminie 3 lat od powzięcia informacji o zaistniałej szkodzie, przy czym bieg tego terminu zostaje przerwany na czas dochodzenia roszczenia.

Zgodnie z przepisami ustawy o ubezpieczeniu OC komunikacyjnym, roszczenia z tytułu szkód osobowych w wypadkach drogowych powinny zostać zaspokojone w terminie 3 miesięcy od daty zgłoszenia szkody, natomiast w odniesieniu do szkód majątkowych termin ten wynosi 1 miesiąc. W niektórych przypadkach może wystąpić opóźnienie związane z koniecznością: ustalenia charakteru szkody i zakwalifikowania jej jako osobowej lub majątkowej oraz ustalenia kwestii przyczynienia się poszkodowanego do powstałej szkody. Jednakże również w tych przypadkach zaspokajane jest roszczenie poszkodowanego, po przedstawieniu przez niego do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych (ZUS) oświadczenia, iż odszkodowanie lub świadczenie nie może być wypłacone w terminie. Roszczenie to realizowane jest przez ZUS, który wypłaca tzw. dietę, co umożliwiającą zaspokojenie roszczenie poszkodowanego w terminie oraz w pełnej wysokości. Po zakończeniu postępowania sądowego ww. Zakład jest uprawniony do dochodzenia roszczenia regresowego w stosunku do zakładu ubezpieczeń oraz Fińskiego Centrum Ubezpieczycieli Komunikacyjnych jako ponoszących odpowiedzialność za powstałą szkodę. W przypadkach opóźnień w realizacji roszczeń z tytułu szkód osobowych fundusz zobowiązany jest do zapłaty odsetek ustawowych.

W zakresie działalności odszkodowawczej LVK nie wyodrębnia w publikowanych sprawozdaniach i raportach danych statystycznych i ilościowych odnoszących się wyłącznie do jego działalności jako samochodowego funduszu gwarancyjnego. Stąd też, pojawiają się trudności z przedstawieniem pogłębionych i wiarygodnych analiz dotyczących tej sfery funkcjonowania Fińskiego Centrum Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. W oparciu o sprawozdanie LVK za rok 2007, należy stwierdzić, iż do Centrum zgłoszonych zostało:

- 299 szkód osobowych spowodowanych przez niezidentyfikowanych sprawców oraz
- 692 szkód spowodowanych przez nieubezpieczonych sprawców.

Ogółem w roku 2007 Fińskie Centrum Ubezpieczycieli Komunikacyjnych wypłaciło odszkodowania i świadczenia w wysokości 6,2 mln euro. Z uwagi na fakt, iż jego działalność odszkodowawcza związana jest przede wszystkim z wykonywaniem funkcji samochodowego funduszu gwarancyjnego, można przyjąć założenie, że powyższa kwota *de facto* odpowiada odszkodowaniom o charakterze *stricte* „funduszowym”. W Tabeli nr 2 przedstawione zostały wybrane pozycje dochodów i kosztów, które charakteryzują działalność Fińskiego Centrum Ubezpieczycieli Komunikacyjnych w okresie 3 lat – 2005 do 2007.

**Tabela 2. Wybrane pozycje dochodów i kosztów Fińskiego Centrum Ubezpieczycieli Komunikacyjnych w latach 2005-2007 (w mln euro)**

	2005	2006	2007
Wypłaty odszkodowań i świadczeń	5,25	5,83	6,18
Wypłaty wyrównujące wypłaty odszkodowań i świadczeń w ramach odpowiedzialności odszkodowawczej FIMC	12,96	16,33	19,28
Koszty administracyjne	5,11	5,38	5,55
Wydatki na promocję, rehabilitację	21,58	23,57	14,52
Przychody z tytułu opłat karnych	b.d	3,3	4,4

**Ad. 2)** Druga funkcja o charakterze *stricte* „funduszowym” LVK polega na nakładaniu opłat karnych na posiadaczy pojazdów mechanicznych, którzy nie spełnili obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC komunikacyjnego. Wysokość opłaty jest uzależniona od okresu w jakim zobowiązany nie legitymował się posiadaniem ważnego ubezpieczenia OC komunikacyjnego oraz faktu czy nieubezpieczony posiadacz został zatrzymany podczas kontroli drogowej, czy też LVK uzyskało wiedzę na jego temat dopiero po wystąpieniu wypadku drogowego z jego udziałem. Należy przy tym podkreślić, iż aktualny minimalny poziom opłaty karnej za brak OC wynosi 34 euro. Stosownie do powyższego, w pierwszym przypadku (zatrzymanie posiadacza pojazdu podczas kontroli drogowej) maksymalna opłata karna może wynieść 4-krotność przeciętnej składki z tytułu OC komunikacyjnego, natomiast w drugim (spowodowanie szkody przez nieubezpieczonego posiadacza) nawet jej 10-krotność. W praktyce opłata ta wynosi 3-krotność przeciętnej składki z ubezpieczenia OC komunikacyjnego jeżeli jest nakładana w wyniku przeprowadzenia kontroli dokumentów i 6-krotność w sytuacji spowodowania szkody w ruchu drogowym.

Aktualnie w Finlandii zarejestrowanych jest około 4,2 mln pojazdów mechanicznych, z czego jedynie 0,15% z nich (tj. około 45 tys. sztuk) nie zostało ubezpieczonych w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia OC komunikacyjnego. Tak niski wskaźnik nieubezpieczonych pojazdów jest w dużej mierze związany z dobrze funkcjonującym systemem rejestracji pojazdów i działalnością Fińskiego Urzędu Rejestracji Pojazdów (Ajoneuvohallintokeskus - AKE), zarządzającego Centralnym Rejestrem Danych o Pojazdach i Kierowcach. AKE prowadząc działalność jako Agencja Ministerstwa Transportu i Komunikacji, podejmuje szereg działań na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, oferuje usługi informacyjne dla społeczeństwa, organów władzy i sektora ubezpieczeń. Zasady rejestracji pojazdów reguluje Ustawa o Rejestracji Pojazdów (1100/98). Zgodnie z nią organ rejestrujący wydaje posiadaczowi dowód rejestracyjny i zalegalizowane tablice rejestracyjne, przypisane do danego pojazdu mechanicznego. Obowiązkowa rejestracja obejmuje następujące kategorie pojazdów mechanicznych:

- pojazdy osobowe,
- pojazdy ciężarowe,
- autobusy,
- motocykle,
- pojazdy historyczne.

Obowiązek ubezpieczenia nie dotyczy jedynie:

- pojazdów szynowych,
- pojazdów rządowych,
- kilku wybranych kategorii pojazdów (np. pojazdów mechanicznych nie zarejestrowanych i używanych przez dzieci oraz pojazdów mechanicznych, które nie są zarejestrowane jeśli ich maksymalna prędkość jest niższa niż 15 km/h).

Czynność rejestracji pojazdu dokonywana jest przez jednego z 300 partnerów rejestrujących w imieniu AKE, którymi są:

- stacje kontroli pojazdów,
- zakłady ubezpieczeń,
- dealerzy samochodowi,
- instytucje finansowe
- urzędy celne.

Z uwagi na fakt, iż dla dokonania rejestracji jednym z niezbędnych wymogów jest posiadanie ubezpieczenia, w dużym stopniu eliminowane są przypadki niespełnienia obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC komunikacyjnego. Jednocześnie system rejestracji umożliwia sprawdzenie czy dany pojazd jest ubezpieczony oraz zapisanie danych w Centralnym Rejestrze Danych o Pojazdach i Kierowcach. Standardowa umowa ubezpieczenia OC komunikacyjnego zawierana jest na czas nieokreślony do daty jej wypowiedzenia. Wyrejestrowanie pojazdu i rozwiązanie umowy ubezpieczenia OC komunikacyjnego jest możliwe jeżeli: pojazd przekazywany jest do stacji demontażu, następuje jego kradzież i złożenie przez właściciela stosownego oświadczenia, nastąpił wywóz pojazdu za granicę, w przypadku jego zbycia lub całkowitego zniszczenia pojazdu.

Fińskie Centrum Ubezpieczycieli Komunikacyjnych prowadzi także wspólnie z administracją, instytucjami badawczymi, organizacjami szkoleniowcami i środkami przekazu działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zadania te realizowane są przez Komitet Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (VALT) poprzez: publikowanie rocznych statystyk, w oparciu o przekazywane przez ubezpieczycieli comiesięczne dane o wypadkach i wypłacanych odszkodowaniach, prowadzenie badań i występowanie z inicjatywami ustawodawczymi. Istotną częścią prac w tym zakresie stanowiły badania dotyczące przyczyn wypadków drogowych, w których sekcja naukowa i sekcja ekspercka VALT pełniły rolę organów eksperckich. Prawną podstawę omawianego obszaru działalności stanowi Ustawa o Badaniu Przyczyn Wypadków Drogowych (24/2001). Organem współpracującym jest powołana przez Ministerstwo Komunikacji i Informatyki – Komisja Negocjacyjna ds. Badań Wypadków Drogowych, która kieruje i jednocześnie kontroluje prowadzone w tym zakresie działania. Komisja powoływana jest na 3-letnią kadencję, w jej składzie na koniec 2007 roku było 267 członków, którzy pracowali w 20 grupach roboczych. Organizacja, szkolenie komisji, opracowanie i utrzymywanie rejestru wypadków drogowych zostało powierzone Fińskiemu Centrum Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, jako organowi Komitetu ds. Bezpieczeństwa Drogowego Towarzystw Ubezpieczeniowych (VALT). Do programu badań komisji włączone zostały wszystkie nieszczęśliwe wypadki ze skutkiem śmiertelnym i inne nieszczęśliwe wypadki, których następstwem była śmierć osoby w pojeździe mechanicznym. W 2007 roku zbadano 290 takich wypadków i 56 wypadków spowodowanych przez lekkie pojazdy, które doprowadziły do śmierci uczestników oraz 89 wypadków analizowanych w ramach projektów specjalnych. W sumie przeanalizowano 435 wypadków. W okresie stycznia do czerwca 2008 roku zespoły dochodzeniowo-śledcze zbadały 134 wypadki śmiertelne, w których zginęło 141 osób.

Śmiertelność w stosunku do roku 2007 zmalała o około 20 %. Zmniejszenie wypadkowości nastąpiło szczególnie w zakresie liczby kolizji pojazdów mechanicznych. W pierwszej połowie 2008 roku zanotowano wyjątkowo dużą liczbę wypadków śmiertelnych wśród osób starszych tj. w wieku powyżej 64. W analizowanym okresie wystąpiło 31 wypadków spowodowanych przez osoby starsze, o 8 wypadków więcej w stosunku do analogicznego okresu w roku 2007, w którym zanotowano 23 wypadki. Wzrost liczby wypadków o 13% wśród osób starszych był prawdopodobnie spowodowany wystąpieniem u nich ataku choroby. Największy spadek liczby wypadków odnotowano wśród kierowców w wieku 25-44 lat, w odniesieniu do których liczba wypadków ze skutkiem śmiertelnym spadła o 1/3 w stosunku do średniej z kilku ostatnich lat. Około 2/3 wypadków ze skutkiem śmiertelnym było efektem zderzenia czołowego, natomiast 42% miało miejsce na drodze z ograniczeniem prędkości do 80 km/h, zaś 30 % na drodze z ograniczeniem prędkości do 50 km/h lub mniej. Połowę śmiertelnych wypadków wynikających z przekroczenia prędkości spowodowały osoby znajdujące się pod wpływem alkoholu. Według wstępnych sprawozdań z badań zespołów dochodzeniowo-śledczych, przekroczenie prędkości będące przyczyną wypadku, miało miejsce na odcinkach dróg bez automatycznych kamer kontrolujących prędkość. Niską wypadkowość tj. 2 szkody śmiertelne odnotowano wśród użytkowników motorowerów, natomiast z udziałem użytkowników motocykli doszło do 8 wypadków. Ciężkie pojazdy mechaniczne na 36 wypadków spowodowały 3 wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym. Warto zaznaczyć, iż w badanym okresie doszło do 2 takich wypadków z udziałem pociągów. W wyniku prowadzonych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa drogowego, w latach 2001-2006 o 22,4% zmniejszyła się liczba wypadków drogowych, w wyniku których doszło do śmierci uczestniczących w nich osób. Wraz z przyjęciem rezolucji z 2006 r., rząd fiński potwierdził zaangażowanie w działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego przyjmując założenie zmniejszenia w 2010 r. liczby ofiar wypadków drogowych do 250. Poniższy Wykres nr 8 i Tabela nr 3 ilustrują zmiany w zakresie tego rodzaju wypadków drogowych w latach 2004-2008. Obserwując wszakże niewielką poprawę bezpieczeństwa uczestników w ruchu drogowym, pomimo podejmowanych działań, osiągnięcie założonego na 2010 r. celu, wydaje się mało prawdopodobne.

Wykres 8. Wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym w Finlandii w latach 2004-2008 (w szt.)

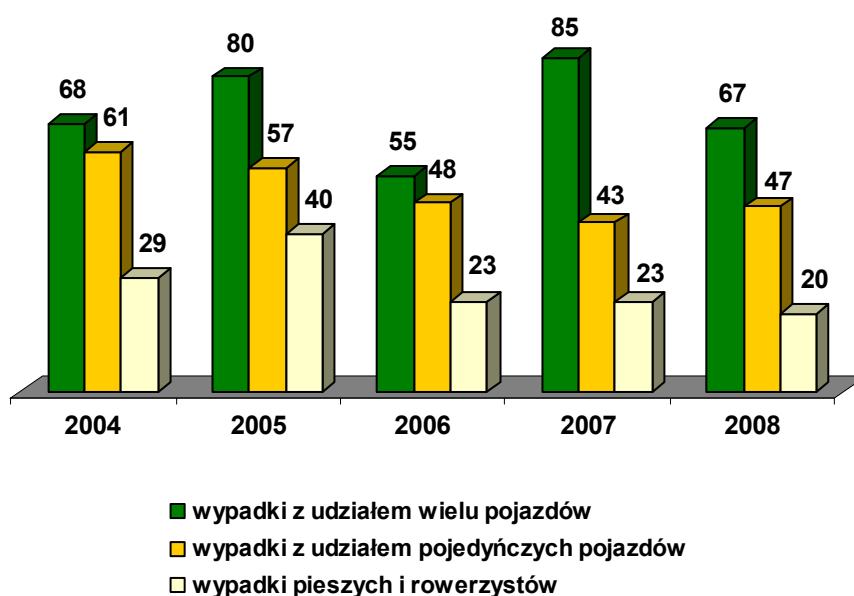


Tabela 3. Wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym w Finlandii w latach 2004-2008

Przypadki śmiertelne	2004		2005		2006		2007		2008	
	L	%	L	%	L	%	L	%	L	%
Użytkownicy pojazdów mech.	170	85	155	79	109	83	153	87	121	86
piesi	19	10	23	12	15	11	17	10	17	12
rowerzyści	11	6	17	9	8	6	6	3	3	2
<b>ogółem</b>	<b>200</b>	<b>101</b>	<b>195</b>	<b>100</b>	<b>132</b>	<b>100</b>	<b>176</b>	<b>100</b>	<b>141</b>	<b>100</b>