

EWA BAGIŃSKA

Polski system bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych w świetle prawa ochrony konkurencji

Przedmiotem artykułu jest analiza treści i funkcjonowania porozumień o współpracy w zakresie bezpośredniej likwidacji szkód w świetle polskich i europejskich przepisów o ochronie konkurencji. Szczegółowej analizie poddano w nim umowę BLS zawartą przez polskich ubezpieczycieli pod egidą Polskiej Izby Ubezpieczeń, która weszła w życie w 2015 r. Przeprowadzona analiza uwzględnia ponadto wnioski z badań porównawczych podobnych mechanizmów likwidacji szkód funkcjonujących w innych państwach europejskich. Autorka dochodzi do wniosku, że polski model umowny bezpośredniej likwidacji szkód nie wprowadza ograniczeń konkurencji rynkowej, zakazanych przez przepisy prawa o ochronie konkurencji.

Słowa kluczowe: porozumienia ubezpieczycieli o bezpośredniej likwidacji szkód, bezpośrednia likwidacja szkód (BLS), polski system likwidacji szkód komunikacyjnych.

Wprowadzenie

Celem artykułu jest próba oceny umownego systemu bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych, działającego na podstawie porozumienia zakładów ubezpieczeń z 1 kwietnia 2015 r., z punktu widzenia polskich i europejskich przepisów o ochronie konkurencji, w szczególności zakazu porozumień kooperacyjnych. Analiza przeprowadzona w niniejszym artykule uwzględnia ponadto wnioski z badań porównawczych podobnych mechanizmów likwidacji szkód funkcjonujących w innych państwach europejskich.

1. Umowa o współpracy w zakresie bezpośredniej likwidacji szkód z 2015 r.

W 2015 r. wprowadzono w Polsce długo oczekiwany system bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych. Jest to system umowny (w odróżnieniu od systemów ustawowych); umowa o współpracy w zakresie bezpośredniej likwidacji szkód została opracowana przez Polską Izbę Ubezpieczeń we współpracy

z polskimi zakładami ubezpieczeń (dalej: umowa BLS). Po jej podpisaniu przez kilku głównych ubezpieczycieli system BLS zaczął funkcjonować 1 kwietnia 2015 r.¹ Deklarowanym celem umowy jest usprawnienie procesu likwidacji szkód z umów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, w tym poprawy jakości obsługi poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych.

Polski system BLS jest zatem oparty na wielostronnym porozumieniu o charakterze cywilnoprawnym, zawartym pomiędzy zakładami ubezpieczeń działającymi na terytorium Polski. Do porozumienia będzie mógł przystąpić każdy z ubezpieczycieli nieodpłatnie, o ile prowadzi działalność na terytorium Polski w zakresie umów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, o których mowa w art. 4 pkt 1) ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.²

Przedmiotem umowy jest współpraca ubezpieczycieli w zakresie bezpośredniej likwidacji szkód, polegająca na wzajemnym zleceniu likwidacji szkód majątkowych z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz na rozliczaniu należności z tytułu wypłaconego odszkodowania i poniesionych kosztów likwidacji szkody na zasadach określonych w umowie, przy wsparciu Centrum Rozliczeń PIU.

Generalnie ujmując, umowa BLS obejmuje wykonywanie przez zakład ubezpieczeń poszkodowanego czynności ubezpieczeniowych, zmierzających do ustalenia odpowiedzialności, rozmiaru szkód i odszkodowania oraz wypłacenia odszkodowania poszkodowanemu w związku z ruchem pojazdu mechanicznego. Umowa BLS reguluje ponadto:

- 1) wymianę informacji o sprawach szkodowych w zakresie w niej określonym;
- 2) wymianę informacji o umowach OC, zawartych przez zakład ubezpieczeń sprawcy, w zakresie określonym art. 19 ust. 2 pkt 24) Ustawy o działalności ubezpieczeniowej, jeżeli jest to niezbędne do przeprowadzenia procesu likwidacji szkody;
- 3) rozliczenia pomiędzy zaangażowanymi ubezpieczycielami, wynikające z bezpośredniej likwidacji szkód.

Zgodnie z umową BLS w tym systemie likwidowane są szkody spełniające określone warunki merytoryczne (szkody na mieniu), a nadto mieszczące się w określonym pułapie kwotowym (do wysokości 30 tys. zł). Na podstawie indywidualnej zgody odpowiedzialnego ubezpieczyciela dopuszczalne jest także zlikwidowanie szkody na mieniu, która w trakcie procesu likwidacji przekroczy warunki określone w umowie. Wprowadzony system BLS obejmuje więc szkody drobne, występujące masowo, i nie dotyczy szkód na osobie.³ W razie konieczności – na przykład gdyby okazało się, że „sprawa szkodowa” nie spełnia przesłanek objęcia systemem BLS – obieg dokumentów odbywa się między zakładami, podobnie jak przejęcie sprawy do likwidacji przez zakład ubezpieczeń sprawcy. Rola poszkodowanego w dopełnieniu formalności jest ograniczona do minimum. W związku z bardzo krótkimi terminami przewidzianymi dla czynności zakładów, zasadniczo dwudniowymi, polski umowny mechanizm BLS wydaje się spełniać postulaty sprawności i szybkości likwidacji szkody oraz efektywnej kompensacji.

Korzystanie z systemu BLS z punktu widzenia klienta jest również dobrowolne. Może on zwrócić się do swojego zakładu ubezpieczeń z wnioskiem o likwidację szkody w tym zakładzie lub też zgłosić

-
1. 1 kwietnia 2015 r. do systemu BLS przystąpiło pięć zakładów ubezpieczeń: Concordia Ubezpieczenia, Ergo He-stia, PZU, UNIQA oraz Warta; 1 lipca 2015 r. dołączyły Aviva i Liberty Ubezpieczenia. W sumie te zakłady obejmują około dwie trzecie rynku ubezpieczeń komunikacyjnych OC.
 2. Ustawa z 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych [Dz. U. 2003, nr 124, poz. 1152].
 3. Podczas, gdy w niektórych krajach system taki dopuszcza likwidację także niewielkich rozmiarów szkód na osobie, np. we Francji, Włoszech i w Grecji.

roszczenia bezpośrednio do zakładu, w którym ubezpieczony jest sprawca zdarzenia. Rozliczenia między ubezpieczycielami dokonywane są przez wypłatę ryczałtu lub kosztów rzeczywiście poniesionych, w zależności od kwoty wypłaconego odszkodowania. System rozliczeń między ubezpieczycielami został tak skonstruowany, aby ubezpieczycielom nie opłacało się obniżyć wysokości odszkodowań ani jej zawyżać (przez wzgląd na „własnego” klienta). Opiera się on na losowaniu wartości „i”, od której uzależniony jest próg ryczałtu (średniej arytmetycznej odszkodowań) za dany okres rozliczeniowy, co ma uniemożliwić koordynację kalkulacji (*in plus* lub *in minus*) odszkodowań między zakładami. Żaden z zakładów nie będzie mógł przewidzieć, w jakiej wysokości kwota będzie mu zwrócona, a zwłaszcza, czy będzie to kwota wyższa czy niższa od rzeczywistego odszkodowania zapłaconego w danej sprawie. Losowanie ma zatem obniżyć ryzyko powstania konfliktu interesów.

2. Umowny system BLS jako porozumienie kooperacyjne w rozumieniu przepisów o ochronie konkurencji

Wprowadzenie kontraktowego mechanizmu bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych nie jest obojętne z punktu widzenia przepisów o ochronie konkurencji. Porozumienia kooperacyjne między ubezpieczycielami podlegają bowiem podobnym obostrzeniom wynikającym z prawa konkurencji jak porozumienia w innych sektorach gospodarki (z zastrzeżeniem pewnych wyłączeń dotyczących rolnictwa, transportu i gospodarki morskiej), w szczególności w dziedzinie usług finansowych.⁴

Przepisy ustawy z 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (dalej jako ustawa OKiK)⁵ są odzwierciedleniem przepisów art. 101 i n. Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), a także rozporządzeń, wytycznych i obwieszczeń wykonawczych, wydanych przez organy krajowe i unijne. Wykładnia przepisów ustawy powinna zatem uwzględniać dorobek prawny unijny oraz krajowych organów ds. ochrony konkurencji.

W świetle przywołanych przepisów umowny system BLS wymaga, po pierwsze, oceny z punktu widzenia istnienia przesłanek zakazu porozumień określonego w art. 6 ustawy OKiK. Zakaz ten odnosi się do umów, decyzji oraz uzgodnionych działań na rynku właściwym. Obejmuje on nie tylko umowy, których dotyczy, lecz także nieformalne porozumienia, umowy ustne, zalecenia stowarzyszeń handlowych, a nawet tzw. „udział w sytuacji”⁶. Umowa BLS objęta zakazem (*ex lege*) oznacza zagrożenie dla prawidłowej konkurencji na rynku właściwym, czyli usług ubezpieczeniowych OC⁷. Innymi słowy, należy stwierdzić, czy istnieje niebezpieczeństwo, że ubezpieczyciele odstąpią od konkurencji na rynku właściwym i przyjmą wspólną politykę likwidacji szkód komunikacyjnych, odmienną od dotychczasowej praktyki opartej na indywidualnych decyzjach (zob. dalsze uwagi)⁸.

4. Zob. D. Fuchs, *Ewolucja reguł konkurencji w odniesieniu do europejskiego rynku ubezpieczeń gospodarczych*, „Kwartalnik Prawa Publicznego”, 2002 nr 3, s. 169, 175, wyrok z 27.01.1987 r., C-45/85 Verband der Sachversicherer, baza danych Eur-Lex.

5. Dz. U. Nr 50, poz. 331 ze zm.

6. Zob. szerzej, M. Furse, *Competition Law of the UK and EC*, 2002.

7. Zob. Obwieszczenie Komisji w sprawie definicji rynku właściwego do celów wspólnotowego prawa konkurencji (C 372/5, Dz. Urz. WE z 9.12.1997 r.).

8. Zob. J. Orlicka, M. Orlicki, *Kilka uwag o aspektach prawnych wprowadzania „bezpośredniej likwidacji szkód w Polsce”*, [w:] *Kompensacja szkód komunikacyjnych. Nowoczesne rozwiązania ubezpieczeniowe/Traffic Accident Compensation Modern Insurance Solutions*, [red.] K. Ludwichowska, Poltext, Warszawa 2011, s. 230.

Zakaz porozumień antykonkurencyjnych jest złagodzony przez art. 8 ust. 1 ustawy OKiK oraz przez wyłączenia grupowe, przewidziane w rozporządzeniach KE oraz rozporządzeniach Rady Ministrów. Dlatego też zasadne jest w dalszej kolejności rozważenie, czy konkretne porozumienie (umowa BLS) jest objęte zwolnieniem przewidzianym w odpowiednim rozporządzeniu wyłączającym, bądź podlega wyłączeniu na podstawie art. 8 ust. 1 ustawy OKiK. Ogólnie rzecz ujmując, uzasadnienie wyłączenia w obu tych przypadkach opiera się na ocenie, czy prokonkurencyjne skutki porozumienia przeważają nad jego skutkami negatywnymi. Mechanizmy wyłączające różnią się jednak w szczegółach (np. co do przesłanek oraz ciężaru dowodu), a także co do pewności oceny. W przypadku wyłączeń grupowych ocena cech danego zachowania gospodarczego dokonana została *ex ante* przez organy ds. konkurencji, zaś na tle art. 8 musi być dokonana samodzielnie przez przedsiębiorców – uczestników porozumienia. W obu przypadkach wyłączenie porozumienia spod zakazu następuje z mocy prawa i nie wymaga wydania rozstrzygnięcia przez właściwy organ ds. konkurencji⁹.

Z komunikatu Komisji Europejskiej z 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do niektórych kategorii porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych w sektorze ubezpieczeniowym¹⁰ wynika, że niektóre porozumienia korzystają z domniemania prokonkurencyjnych skutków dla dobrobytu konsumentów¹¹. Aktualne rozporządzenie na poziomie unijnym, tj. rozporządzenie Komisji (UE) 267/2010 z 24 marca 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do niektórych kategorii porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych w sektorze ubezpieczeniowym [tzw. BER 267/2010]¹², będzie obowiązywać do 2017 r. Polskim odpowiednikiem regulacji europejskiej jest rozporządzenie Rady Ministrów z 22 marca 2011 r. w sprawie wyłączenia niektórych rodzajów porozumień, zawieranych między przedsiębiorcami prowadzącymi działalność ubezpieczeniową, spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję¹³. Nie ma wątpliwości, że rozporządzenie to nie obejmuje mechanizmów bezpośredniej likwidacji szkód, a zatem analizowany system BLS nie mieści się w wyłączeniu grupowym w świetle prawa unijnego i krajowego.

Drugi mechanizm wyłączenia opiera się, jak wspomniano, na własnej ocenie przedsiębiorców, dokonanej na podstawie art. 8 ustawy OKiK (art. 101 ust. 3 TFUE). Art. 8 ustawy może mieć zastosowanie do porozumień, których zawarcie przynosi obiektywne korzyści gospodarcze, w szczególności w postaci oszczędności kosztów oraz przejawiające się wyższą jakością produktów lub usług, czy też postępem technicznym albo gospodarczym. Stawiane jest tutaj pytanie, czy współpraca, w której uczestniczą lub którą podejmują przedsiębiorcy, prowadzi do większej efektywności, a ta z kolei w dużej mierze sprzyja użytkownikom rynku lub nabywcom. Chodzi o wszelkich uczestników rynku, w tym konsumentów i przedsiębiorców nabywających towary i usługi dla własnego użytku albo w celu odsprzedaży. Na podstawie art. 101 ust. 3 Traktatu przedsiębiorstwom udostępnia się dwa instrumenty prawne ułatwiające tę samoocenę: wytyczne horyzontalne oraz wytyczne w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu, które szczegółowo wyjaśniają przesłanki wyłączenia¹⁴.

9. Zob. szerzej D. Miąsik [w:] *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*, (red.) T. Skoczny, A. Jurkowska, D. Miąsik, Warszawa 2009, komentarz do art. 24, s. 451 i n.

10. Tekst mający znaczenie dla EOG [2010/C 82/02].

11. Zob. R. Stankiewicz [w:] *Ustawa..., op. cit.*, (red.) T. Skoczny, A. Jurkowska, D. Miąsik, Warszawa 2009, komentarz do art. 24, s. 935 i n, s. 509

12. Dz. Urz. UE L 83 z 30.03.2010 r., s. 1.

13. Dz. U. Nr 67, poz. 355.

14. Dz. U. C 101 z 27.04.2004, s. 97.

Wytyczne w sprawie stosowania art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do horyzontalnych porozumień kooperacyjnych [Komunikat Komisji C-11/0¹⁵ wytyczne horyzontalne] zawierają określone kryteria, które jednak nie stanowią „listy kontrolnej” stosowanej mechanicznie. Każdy przypadek należy ocenić na podstawie powiązanych z nim faktów, które mogą wymagać elastyczniejszego podejścia w stosowaniu kryteriów zawartych w wytycznych. Kryteria te dotyczą horyzontalnych porozumień kooperacyjnych odnoszących się zarówno do towarów, jak i do usług, a zatem również do usług ubezpieczeniowych w zakresie nieobjętym BER 267/2010. Pierwszeństwo przed wytycznymi ma jednak zawsze wykładnia, jakiej dokonuje Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w odniesieniu do stosowania art. 101 TFUE do horyzontalnych porozumień kooperacyjnych.

W świetle doktryny prawa ochrony konkurencji samo udowodnienie zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję powoduje uznanie tej czynności za bezprawną przez organy ds. ochrony konkurencji¹⁶. Dla stwierdzenia naruszenia reguł konkurencji nie jest konieczna świadomość naruszenia przepisów prawa przez uczestników porozumienia bądź uzgodnionej praktyki. Wystarczy, aby nie mogli być nieświadomi faktu, że celem lub skutkiem danego zachowania było ograniczenie lub zniekształcenie konkurencji. Obojętne dla oceny, czy porozumienie narusza reguły konkurencji jest również to, czy rzeczywiście nastąpił efekt w postaci ograniczenia konkurencji. Wynika to stąd, że zadaniem prawa ochrony konkurencji jest nie tylko usuwanie skutków praktyk ograniczających konkurencję, ale także przeciwdziałanie im. Z drugiej strony, jeżeli porozumienie spełnia przesłanki z art. 8 ustawy OKiK (art. 101 ust. 3), to jest ono ważne od daty jego zawarcia.¹⁷

3. Praktyka europejskich organów ds. konkurencji w odniesieniu do krajowych systemów bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych

W związku z tym, że systemy bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych funkcjonują od dziesiątek lat w wielu krajach europejskich, chociaż w różnym kształcie i o różnym zakresie¹⁸, już w 1991 r. Rada WE w Rozporządzeniu 1534/91 z 31 maja 1991 r. dotyczącym wyłączeń blokowych dała Komisji Europejskiej mandat do tego, aby ten rodzaj porozumień został objęty wyłączeniem blokowym na podstawie dawnego art. 85 ust. 3 Traktatu UE (obecnie art. 101 ust. 3 TFUE). Komisja jednak z tej delegacji nie skorzystała z powodu braku odpowiedniego doświadczenia do oceny poszczególnych przypadków. Ostatecznie zatem pierwsze i kolejne rozporządzenia blokowe dotyczące sektora ubezpieczeń pominięły w wyłączeniach systemy BLS.

Mimo braku oficjalnego generalnego stanowiska Komisji Europejskiej dotyczącego statusu systemów bezpośredniej likwidacji szkód w świetle reguł prawa antymonopolowego, Komisja zaaprobowwała systemy krajowe, które zgłoszono jej do oceny w dawnym trybie indywidualnych wyłączeń spod zakazu porozumień (tj. w drodze decyzji).¹⁹ W europejskiej literaturze prawa konkurencji

15. Tekst mający znaczenie dla EOG Dz. U. 2011/C, Dz. Urz. z 14.01.2011 r.

16. Zob. S. Gronowski, *Ustawa antymonopolowa. Komentarz*, C.H. BECK, Warszawa 1996, s. 52–53.

17. Zgadzam się z opinią, że posługiwanie się terminem „wyłączenie indywidualne” jest nieprawidłowe. Zob. m.in. Pawełczyk, [w:] J. Grabowski, L. Kieres, A. Walaszek-Pyziół i inni, *Publiczne prawo gospodarcze, System Prawa Administracyjnego*, t. 8B, C.H. BECK Warszawa, s. 636.

18. Zob. raporty krajowe [w:] *Kompensacja szkód komunikacyjnych. Nowoczesne rozwiązania ubezpieczeniowe*, (red.) K. Ludwichowska, Poltext Warszawa 2011.

19. Zob. L. Gysylen, *EU Antitrust Law in the Area of Financial Services*, Fordham Corporate Law Institute, „23rd Annual Conference On International Antitrust Law and Policy”, 1996 pkt 133.

odnotowano kilka *comfort letters*, wskazujących na pozytywną ocenę Komisji, oznaczającą wyłączenie danego porozumienia krajowego spod zakazu porozumień.²⁰ W szczególności dotyczyło to systemów holenderskiego i hiszpańskiego w sprawie likwidacji szkód komunikacyjnych oraz porozumienia holenderskiego w sprawie likwidacji drobnych szkód w ubezpieczeniach morskich (poniżej 10 tys. franków szwajcarskich). W raportach ze stosowania prawa konkurencji przez organy UE²¹ wskazuje się m.in. na aprobatę Komisji dla umowy holenderskiej, w świetle której ubezpieczyciel sprawcy gwarantował niewinnemu poszkodowanemu wypłatę konkretnej, ustalonej z góry kwoty tytułem poniesionych kosztów wyceny szkody w pojeździe (był to koszt uśredniony). Z kolei hiszpański system bezpośredniej likwidacji szkód zawierał m.in. rozwiązanie podobne do polskiej umowy BLS, w szczególności bezpośrednią wypłatę odszkodowania dla własnego klienta oraz ograniczenie się do sytuacji niespornych w przypadku winy w spowodowaniu kolizji, z jednej strony, oraz do roszczeń poniżej określonej kwoty, z drugiej. Ponadto system hiszpański wprowadził krótkie terminy dochodzenia roszczeń przez poszkodowanych. W literaturze istnieje także doniesienie o nieformalnej skardze, jaka wpłynęła na francuski system likwidacji szkód, lecz została ona przez Komisję odrzucona.²²

Mimo że powyższy tryb zwolnień już nie funkcjonuje, warto zauważyć, iż Komisja w stosunku do notyfikowanych porozumień BLS wydawała *comfort letters* o charakterze wyłączenia ogólnego, nie zaś negatywne pozwolenia dla konkretnego przypadku (*negative clearance*). Wskazuje to na ogólne przychylnie nastawienie Komisji Europejskiej do ww. porozumień kooperacyjnych. Podejście Komisji uwzględniało następujące zalety porozumień BLS:

- zmniejszenie czasu likwidacji szkody przez pominięcie czasochłonnej korespondencji między poszkodowanym a ubezpieczycielem sprawcy,
- zmniejszenie ryzyka kosztownych procesów cywilnych dotyczących sporów o odpowiedzialność,
- niski pułap roszczeń objętych systemem bezpośredniej likwidacji, które z niewielkimi wyjątkami dotyczyły tylko szkód na mieniu.

Dwie pierwsze korzyści płynące z istnienia systemu BLS prowadzą do oczywistej oszczędności kosztów, przynoszącej z kolei szczególne korzyści dla ubezpieczonych, którzy doznali mniej poważnych szkód.

Z drugiej strony, eliminacja konkurencji niecenowej²³ nie wydaje się wywierać istotnego wpływu na cenową konkurencję między ubezpieczycielami, tj. konkurencję za pomocą wysokości składek.²⁴ Dla Komisji istotna jest także okoliczność, że systemy zgłoszone do badania dotyczyły przede wszystkim masowych i drobnych (tj. mniejszego rozmiaru) szkód na mieniu.

W efekcie Komisja nie podjęła nawet wstępnego badania porozumień o charakterze BLS w świetle zakazu porozumień ograniczających konkurencję, mimo że stanowią one oczywiste

20. Przed reformą prawa konkurencji w 2003 r. wiele przypadków rozstrzyganych było przez Komisję w sposób nieformalny poprzez wysłanie „*comfort letter*” (listu poparcia) mówiącego, iż zdaniem Komisji umowa jest nieszkodliwa i w ten sposób nie mieści się w art. 81 [1] Traktatu, lub że jest to rodzaj umowy, która może przynieść korzyści, jeśli uzyska indywidualne zwolnienie na mocy art. 81 [3]. W każdym przypadku Komisja oświadczała, iż zamierza zamknąć sprawę i nie podejmować dalszych kroków. Zdarzało się często, iż strony umowy realizowały ją na tej podstawie. Listy poparcia nie stanowiły urzędowej decyzji i jako takie nie miały mocy obowiązującej.

21. Z braku publikacji powyższych dokumentów Komisji oprócz się można w tej kwestii na corocznych doniesieniach sprawozdawczo-konferencyjnych – zob. m.in. L. Gysylen, *EU Antitrust ...*, op. cit.

22. Donosi o tym L. Gysylen, *EU Antitrust ...*, op. cit., pkt 133.

23. To m.in. konkurencja dotycząca jakości obsługi roszczeń.

24. L. Gysylen, *EU Antitrust ...*, op. cit., pkt 136.

kontraktowe ograniczenie swobody działania przez zakłady, które przystąpiły do systemu. Pojawia się bowiem zasadnicza wątpliwość, czy w świetle przywołanych wyżej cech systemu BLS w ogóle ograniczają konkurencję na rynku lub wywierają odczuwalny wpływ na wymianę na rynku wewnątrzspółnotowym.

Jak wspomniano wyżej, dotychczasowe podejście Komisji Europejskiej zostało formalnie uzasadnione w kolejnych rozporządzeniach brakiem odpowiedniego doświadczenia do badania różnego kształtu porozumień o bezpośredniej likwidacji szkód w dziedzinie ubezpieczeń. Odnajdziemy takie stwierdzenie w preambułach rozporządzenia 358/2003 z 2003 r. oraz rozporządzenia 267/2010 z 2010 r.²⁵. Jest to – jak dotąd – stanowisko niezmiennie, mimo intensywnych zabiegów reprezentantów środowiska ubezpieczeniowego, podejmowanych w ramach procedur konsultacyjnych przy okazji tworzenia nowych lub przedłużania dotychczasowych BER dla sektora ubezpieczeń. To samo dotyczy prac legislacyjnych zmierzających do przedłużenia obowiązywania obecnego rozporządzenia z 2010 r. na okres po 31 marca 2017 r.

Można sądzić, że Komisja Europejska nie wprowadza kolejnego typu wyłączenia blokowego dla systemów bezpośredniej likwidacji szkód ubezpieczeniowych, ponieważ zamierza w ogóle usunąć wyłączenia blokowe w sektorze ubezpieczeń. Istnieją bowiem tylko trzy tego typu rozporządzenia w stosunku do trzech sektorów gospodarki (rolnictwo, transport i ubezpieczenia²⁶), zaś pozostali przedsiębiorcy muszą stosować samoocenę w oparciu o ww. *Wytyczne w sprawie stosowania art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do horyzontalnych porozumień kooperacyjnych*. Uważa się więc, że ww. trzy sektory, a więc m.in. ubezpieczyciele, są w uprzywilejowanej pozycji w zakresie porozumień objętych wyłączeniem blokowym.

Na marginesie można dodać, że Komisja Europejska mając na względzie zamiar polepszenia sytuacji poszkodowanych w wypadkach z elementem transgranicznym, zamówiła raport, w którym oceniono m.in. działanie systemu bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych w krajach UE²⁷. Stwierdzono w nim m.in., że stworzenie systemu BLS na poziomie Unii Europejskiej w odniesieniu do szkód transgranicznych jest w zasadzie koniecznością.

25. Zob. np. recital 2 Rozporządzenia z 2010 r.: „Rozporządzenie (WE) nr 358/2003 nie przyznaje wyłączenia w odniesieniu do porozumień dotyczących zaspokajania roszczeń oraz rejestrów i informacji dotyczących zwiększonego ryzyka. Komisja uznała, że brakuje jej wystarczającego doświadczenia w załatwianiu pojedynczych spraw, aby móc wykorzystać kompetencje przyznane jej w tych dziedzinach rozporządzeniem (EWG) nr 1534/91. Sytuacja ta nie uległa zmianie”.

26. Rozporządzenie Rady (WE) nr 1184/2006 z 24 lipca 2006 r. dotyczące stosowania niektórych reguł konkurencji w odniesieniu do produkcji rolnej i handlu produktami rolnymi (Dz. Urz. L 214 z 4.08.2006, s. 7), Rozporządzenie Rady (WE) nr 169/2009 z 26 lutego 2009 r. w sprawie stosowania zasad konkurencji do transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. L 61 z 5.03.2009, s. 1); Rozporządzenie Rady (WE) nr 246/2009 z 26 lutego 2009 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do pewnych kategorii porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych pomiędzy kompaniami żeglugi liniowej (konsorcja), Dz. Urz. L 79 z 25.03.2009, s. 1; Rozporządzenie Komisji (WE) nr 823/2000 z 19 kwietnia 2000 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do określonych grup porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych między towarzystwami żeglugi liniowej (konsorcja), Dz. Urz. L 100 z 20.04.2000, s. 24.

27. Raport dla Komisji EU, J. Albert (Demolin, Brulard, Barthelemy- Hoche), *Compensation of victims of cross-border road traffic accidents in the EU: Comparison of national practices, analysis of problems and evaluation of options for improving the position of cross-border victims*, ETD/2007/IM/H2/116, opubl. 2009, na http://ec.europa.eu/finance/insurance/consumer/motor/index_en.htm.

4. Uwagi szczegółowe

4.1. Określenie rynku właściwego

Aby stwierdzić, czy dana umowa narusza reguły konkurencji, należy przede wszystkim określić właściwy rynek towarów lub usług, wewnątrz którego przedsiębiorstwa konkurują między sobą.²⁸ Polska umowa BLS dotyczy rynku ubezpieczeń obowiązkowych OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (tzw. grupa 10), a więc fragmentu rynku ubezpieczeń komunikacyjnych, i jest ograniczona do terytorium Polski.

Należy zauważyć, że nie jest to rynek wysoce skoncentrowany. Cztery zakłady ubezpieczeń kontrolują ok. 64,1 proc. rynku w grupie ubezpieczeń OC komunikacyjnych (PZU, Warta, Hestia, MTU, przy czym w 2013 r. udział rynkowy PZU wynosił 33,4 proc., zaś trzy pozostałe zakłady miały udział łączny 30,7 proc. – odpowiednio 15,4 proc. Warta; 8,2 proc. Hestia i 7,1 proc. MTU). Kolejnych ośmiu ubezpieczycieli mieści się w przedziale pomiędzy 2,6 proc. a 4,7 proc. udziału rynkowego w grupie ubezpieczeń OC komunikacyjnych, natomiast pozostałe siedem zakładów miało łącznie 5,4 proc. udziałów w tym rynku.²⁹

Zaznaczyć trzeba ponadto, że zasięg porozumienia może potencjalnie obejmować także rynek europejski, co mogłoby ewentualnie uruchomić również sankcje przewidziane w art. 101 i n. TFUE oraz wydanych na podstawie tych przepisów rozporządzeniach. Analiza pozostałych przesłanek naruszenia reguł konkurencji jest taka sama w świetle przepisów polskich i europejskich. W kolejnym punkcie poddano zatem analizie kwestię ewentualnego wpływu umowy BLS na rynek usług ubezpieczeniowych w UE.

4.2. Wpływ na handel wewnątrzunijny

Z utrwalonego orzecznictwa europejskiego wynika, że oceny wpływu na wewnątrzunijną wymianę handlową powinno się dokonywać na podstawie całości obiektywnych okoliczności prawnych lub faktycznych, z których każda, rozpatrywana z osobna, niekoniecznie byłaby rozstrzygająca³⁰. Należy uwzględnić tutaj specyfikę porozumienia, to znaczy jego charakter, objęte nim produkty lub usługi, jak również pozycję i znaczenie stron porozumienia na danym rynku³¹ oraz kontekst gospodarczy i prawny.

Prawo europejskie obejmuje każde porozumienie i każdą praktykę, które są w stanie wpłynąć na handel między państwami członkowskimi w taki sposób, że mogłyby zagrozić realizacji celów jednolitego rynku między państwami członkowskimi, w szczególności przez podział rynków

28. Zob. Komunikat Komisji w sprawie definicji rynku właściwego do celów wspólnotowego prawa konkurencji [Dz. U. 1997, C 372, s. 5].

29. Raport PIU Rynek Ubezpieczeń Komunikacyjnych w Polsce (2011–2013) [dalej jako Raport PIU], Warszawa lipiec 2014, s. 56.

30. Np. wyrok z 15.12.1994 r. w sprawie C-250/92, a także ww. wyroki ETS: z 29.10.1980 r. w sprawach połączonych van Landewyck przeciwko Komisji, C-209–215 i 218/78; wyrok z 11.07.1985 r. w sprawie Remia i in. przeciwko Komisji, C-42/84; wyrok z 12.07.2001 r. w sprawie British Sugar przeciwko Komisji [sprawy połączone T-202/98, T-204/98 i T-207/98].

31. Zobacz w szczególności wyrok z 14.05.1997 r. w sprawie T-77/94, VGB baza danych Eur-Lex, wyrok z 25.11.1971 r. w sprawie 22/71 Béguelin Import, baza danych Eur-Lex.

krajowych lub zmianę struktury konkurencji na wspólnym rynku.³² Porozumienie musi pozwolić na przewidzenie z wystarczającym stopniem prawdopodobieństwa, że może ono wywrzeć bezpośredni lub pośredni, rzeczywisty lub potencjalny wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi i to w taki sposób, iż budzi obawy, że może ono przeszkodzić w realizacji jednolitego rynku między państwami członkowskimi. Ponadto konieczne jest, by wpływ ten nie był *nieznaczny*.

Jak wskazuje wykładnia Trybunału Sprawiedliwości UE, sam fakt, iż wśród uczestników porozumienia krajowego występują również podmioty z innych państw członkowskich (jak choćby zagraniczne zakłady ubezpieczeń prowadzące działalność w tym kraju na podstawie zezwolenia), stanowi ważny element przy dokonywaniu oceny, lecz automatycznie nie uprawnia do konkluzji, że przesłanka dotycząca skutków dla handlu między państwami członkowskimi została spełniona. Z drugiej strony fakt, iż porozumienie dotyczy tylko usług w jednym państwie członkowskim, nie wystarcza do wykluczenia możliwości wpłynięcia na handel między państwami członkowskimi. Skutkiem porozumienia rozciągającego się na całe terytorium danego państwa członkowskiego jest bowiem z samej jego istoty umacnianie podziałów rynków na poziomie krajowym i tym samym utrudnianie wzajemnej penetracji gospodarczej.³³

Można hipotetycznie założyć, że jeśli do umowy BLS przystąpiłaby większość polskich ubezpieczycieli, zwłaszcza dużych ubezpieczycieli na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych, to byłoby oni w stanie zmienić warunki konkurencji na całym terytorium Polski. Powyższe ustalenia praktyki europejskiej uprawniają jednak do wstępnej konkluzji, że systemy krajowe BLS nie wywierają żadnego lub odczuwalnego wpływu na europejskim rynku popytu usług ubezpieczeniowych w zakresie obowiązkowego OC komunikacyjnego. Niemniej, niektóre porozumienia mogą potencjalnie wpływać na europejski rynek podaży³⁴, skoro w krajowych systemach udział biorą także zagraniczne oddziały zakładów ubezpieczeń, co zwłaszcza dotyczy porozumień BLS z osobami trzecimi (np. podmiotami prowadzącymi wypożyczalnie samochodów, świadczeniodawcami usług zdrowotnych itp.).

Nie można zatem jednoznacznie stwierdzić zupełnego braku transgranicznego skutku porozumień BLS. Korzyści wynikające z mechanizmu BLS dla beneficjentów (zakładów i klientów) przeważają jednak nad potencjalnymi lub rzeczywiście odczuwalnymi ograniczeniami konkurencji. Niezależnie od tych zastrzeżeń nie wydaje się, aby polska umowa BLS mogła mieć odczuwalny wpływ na handel wewnątrzunijny.

4.3. Cel lub skutek w postaci ograniczenia konkurencji

Należy następnie odpowiedzieć na pytanie, czy porozumienie BLS ogranicza konkurencję na rynku ubezpieczeń obowiązkowych OC komunikacyjnych, tzn. czy ma taki cel lub wywiera bądź może wywrzeć taki skutek. Założyć trzeba wstępnie, że rynek jest konkurencyjny, gdy decyzje gospodarcze przedsiębiorców są decyzjami indywidualnymi, a żaden uczestnik rynku nie jest pewien decyzji swoich konkurentów. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości UE, aby ocenić, czy porozumienie ma antykonkurencyjny cel, należy uwzględnić treść tego porozumienia, cele, jakim służy, oraz kontekst gospodarczy i prawny, w jaki się wpisuje.

32. Zob. wyrok w sprawie C-238/05 Asnef-Equifax, Servicios de Información sobre Solvencia y Crédito, SL i Administración del Estado, baza danych Eur-Lex.

33. Ibidem.

34. Zob. wyrok ETS z 27 stycznia 1987 r., C-45/85 Verband der Sachversicherer, baza danych Eur-Lex.

Celem umowy BLS jest usprawnienie i przyspieszenie procesu likwidacji szkód z umów ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, w tym poprawa jakości obsługi poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych. Nie jest to cel o charakterze antykonkurencyjnym.

Szczególnie istotny jest kontekst gospodarczy i prawny rynku ubezpieczeń gospodarczych w Polsce. W sektorze tych usług, a w szczególności na rynku ubezpieczeń obowiązkowych OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, podstawowym elementem konkurencji jest wysokość składki ubezpieczeniowej. Należy też uwzględnić okoliczność, że poziom składek znajduje się na relatywnie niskim poziomie³⁵ oraz istnieje tendencja do obniżania kosztów³⁶, zaś konsumenci mają prawną oraz faktyczną swobodę zmiany ubezpieczyciela co rok. W walce rynkowej między zakładami nabierają w związku z tym znaczenia inne elementy konkurencji, w szczególności jakość usługi (m.in. „obsługa” roszczeń z umów ubezpieczeniowych). Zakładom zależy bowiem nie tylko na tym, aby zdobyć nowego klienta, ale także, by zatrzymać dotychczasowego. Poza ustaleniem korzystnej wysokości składki mogą to zrobić m.in. poprzez polepszanie jakości usług, zwłaszcza jakości czynności likwidacyjnych, które z punktu widzenia konsumentów mają najważniejsze znaczenie ekonomiczne (uzyskanie świadczenia odszkodowawczego w zamian za zapłatę składki stanowi bowiem sens gospodarczy umowy ubezpieczenia).

W Europie jakość i zakres usług likwidacyjnych oferowanych przez ubezpieczycieli są znacznie wyższe niż w Polsce. Mogą one polegać m.in. na organizowaniu rzeczywistej naprawy rzeczy, leczenia w ramach ubezpieczeń zdrowotnych itp. Porozumienia o bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych, takie jak oceniana tutaj umowa BLS, zawierane były w Europie już kilka dekad temu i stanowiły dopiero pierwszy etap poprawiania jakości świadczenia usług ubezpieczeniowych. Wszystkie tego typu mechanizmy odnoszą sukces rynkowy, o czym świadczą dane z krajów, takich jak Francja, Belgia, Włochy, Hiszpania, Grecja i Portugalia.³⁷

Zgodnie z *Wytycznymi KE*, jeżeli horyzontalne porozumienie kooperacyjne nie ogranicza konkurencji ze względu na cel, należy zbadać, czy ma ono **znaczące skutki** ograniczające konkurencję. Należy wziąć pod uwagę zarówno skutki faktyczne, jak i potencjalne. Innymi słowy, porozumienie musi mieć co najmniej prawdopodobne skutki antykonkurencyjne (zob. pkt 26 Wytycznych). Chodzi o istotny, faktyczny lub prawdopodobny **negatywny** wpływ na co najmniej jeden z parametrów konkurencji na rynku, takich jak cena, produkcja, jakość produktu, różnorodność lub innowacyjność produktu (zob. pkt 27 Wytycznych). W świetle powyższych uwag uprawniona jest ocena, że wpływ taki nie istnieje w przypadku badanej umowy BLS; wprost przeciwnie – porozumienie to nie dotycząc konkurencji cenowej, zwiększa konkurencję niecenową na rynku.

Systemy BLS o cechach podobnych do polskiego porozumienia BLS wywierają istotne pozytywne skutki na rynku usług ubezpieczeniowych:

- zapewniają efektywną kompensację szkód,

35. Zob. dane dotyczące składek w Raporcie PIU. Np. w 2013 r. składki komunikacyjne w Polsce zmalały o 5 proc. względem 2012 r., pomimo niewielkiego wzrostu gospodarczego i wcześniejszego wzrostu w poprzedzającym roku. Raport PIU, s. 3–6.

36. Jak podkreśla się w Raporcie PIU, w obu grupach ubezpieczeń komunikacyjnych (AC i OC) istotny spadek kosztów administracyjnych może być efektem działań konsolidacyjnych wśród liderów branży. Zmiana składników rachunku technicznego w latach 2011–2013 (ubezpieczenia OC – grupa 10) wskazuje, że koszty działalności ubezpieczeniowej w 2013 r. zmalały o 9,5 proc., tj. o 171 mln PLN w relacji do 2012 r., w tym koszty akwizycji wzrosły o 3,6 proc., a koszty administracyjne zmalały o 19,6 proc.

37. Zob. raporty krajowe [w:] *Kompensacja szkód komunikacyjnych. Nowoczesne rozwiązania ubezpieczeniowe*, [red.] K. Ludwichowska, Poltext Warszawa 2011, passim.

- zapewniają szybką wypłatę odszkodowań i rozstrzygnięcie roszczeń,
- eliminują ryzyko nadkompensacji,
- zmniejszają ryzyko upływu terminów przedawnienia roszczeń,
- zwiększają wydajność zarządzania informacją o okolicznościach sprawy oraz roszczeniach.

Sądząc po doświadczeniach innych krajów europejskich, uprawnione jest przypuszczenie, że polska umowa BLS prawdopodobnie wywoła ww. wymienione skutki już w ciągu roku, dwóch od jej wejścia w życie. Dla przykładu, w Belgii likwidacja szkody następuje obecnie w czasie tygodnia do dwóch, nie dłużej niż miesiąc; w Hiszpanii długość procesu likwidacji szkody w wyniku wprowadzenia systemu BLS zmniejszyła się z 70–100 dni w latach osiemdziesiątych do 30 dni w 1997 r. i do 8,5 dnia w 2009 r., a ponadto liczba roszczeń kierowanych do sądu (poszkodowany może zawsze wnieść sprawę do sądu) zmniejszyła się do 0,5 proc. wszystkich spraw szkodowych.

Warto sięgnąć do wykładni sądu europejskiego. W świetle wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z 23 listopada 2006 r., C-238/05, w sprawie *Asnef-Equifax I Administracion Del Estado* badane przez ETS porozumienie między instytucjami finansowymi o wymianie informacji kredytowej dotyczącej wypłacalności klientów, co do zasady, nie wywołuje skutku w postaci ograniczenia konkurencji pod trzema warunkami: 1) jeśli rynek lub rynki właściwe nie są w dużym stopniu skoncentrowane, 2) system ten nie umożliwia zidentyfikowania wierzycieli, 3) a warunki dostępu i korzystania z tego systemu przez instytucje finansowe nie są dyskryminacyjne pod względem prawnym i faktycznym.

Gdyby przyłożyć – w drodze analogii – test ze sprawy *Asnef-Equifax* do polskiej umowy BLS, można by stwierdzić, że:

- rynek właściwy, tj. rynek obowiązkowych ubezpieczeń OC komunikacyjnych, nie jest w dużym stopniu skoncentrowany (zob. uwagi powyżej),
- warunki dostępu i korzystania z systemu BLS przez zakłady ubezpieczeń nie są dyskryminacyjne pod względem prawnym i faktycznym. Każdy ubezpieczyciel, w tym również zagraniczny zakład ubezpieczeń działający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z przepisami prawa polskiego i posiadający zezwolenie na wykonywanie działalności ubezpieczeniowej w grupach obejmujących ubezpieczenia obowiązkowe³⁸, ma prawo przystąpić do umowy BLS lub tego odmówić. Może też w każdej chwili zrezygnować (wypowiedzieć umowę). Co więcej, porozumienie jest korzystne dla małych ubezpieczycieli, dla których podwyższona jakość procedur likwidacyjnych może być istotnym elementem konkurowania o klienta.

Należy też zauważyć, że umowa BLS nie eliminuje konkurencji między zakładami tylko z powodu założenia – dla większości przypadków – ryczałtowych zwrotów wypłaconych odszkodowań. Przewidziany umową mechanizm uniemożliwia zidentyfikowanie niejako „z góry” wysokości zwrotu w poszczególnych przypadkach, co ma wyeliminować zagrożenie w postaci stosowania przez zakłady polityki ujednolicania wysokości odszkodowań w wyniku uzgodnienia zasad wypłacania ryczałtowych regresów. Innymi słowy, chodzi o wyłączenie ryzyka dostosowywania wypłacania odszkodowań do wysokości ryczałtów.³⁹

Polski model umowny BLS wprowadza system losowania podzbiorów dla wyznaczenia uśrednionych arytmetycznie kwot wypłaconych odszkodowań. Ciąg liczbowy rosnący od 1–99, stanowiący podstawę do obliczenia kwot ryczałtów w danych podzbiórach, układany będzie na podstawie zestawienia

38. Zob. Art. 5 ust. 1 i 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

39. Tak M. Orlicki, J. Orlicka, *Kilka...*, op. cit., s. 231.

danych pochodzących z danego okresu rozliczeniowego, przekazanych do Centrum Rozliczeń PIU od wszystkich ubezpieczycieli. Odpowiednie oprogramowanie wykona operacje matematyczne, jak również losowanie parametru „i”. Ten schemat ma wyeliminować możliwości naruszenia interesów indywidualnych poszkodowanych przez politykę zaniżania odszkodowania. Ponadto zwrotowi będzie podlegać kwota równa wysokości wypłaconego odszkodowania a nie tylko ryczałt, jeśli odszkodowanie przekroczy górną granicę rozliczenia ryczałtowego w danym okresie rozliczeniowym (§ 39 pkt 1 umowy). Nawet jednak w tym przypadku ubezpieczyciel nie będzie wiedział *ex ante*, jaka kwota będzie określała górną granicę rozliczenia za dany okres rozliczeniowy. W dłuższej perspektywie czasowej tak skonstruowany system nie będzie działał ani na korzyść, ani na niekorzyść zakładów ubezpieczeń.

W polskiej doktrynie wyrażono pogląd, że neutralny z punktu widzenia interesów poszkodowanego jest jedynie taki mechanizm BLS, który zakłada zwrot rzeczywiście wypłaconych kwot przez ubezpieczyciela poszkodowanego.⁴⁰ Niemniej, z doświadczeń pozostałych krajów oraz reguł statystyki można wnosić, że również pozostałe systemy ryczałtowe są w dłuższej perspektywie czasowej neutralne wobec poszkodowanych, o ile zawierają mechanizmy, które zapobiegają ewentualnym nieuczciwym praktykom i dążeniom do zaniżania odszkodowania (w celu odzyskania ryczałtu zbliżonego do kwoty wypłaconego odszkodowania). Co więcej, ewentualna koordynacja wysokości wypłacanych odszkodowań i ryczałtu, która w polskim systemie BLS jest w zasadzie ograniczona do minimum, zadziałałaby na niekorzyść ubezpieczyciela z uwagi na ryzyko utraty własnych klientów.

W konsekwencji, system ryczałtowego charakteru rozliczeń zwrotnych między uczestniczącymi w porozumieniu BLS zakładami ubezpieczeń nie powinien wywrzeć negatywnego wpływu na interesy ani uczestników porozumienia, ani użytkowników systemu, a zatem nie można będzie mu przypisać skutku antykonkurencyjnego.

Dla porównania, większość funkcjonujących w Europie mechanizmów BLS oparta jest na założeniu wypłat o charakterze ryczałtowym, aby zapobiegać kontestowaniu przez ubezpieczyciela – dłużnika wysokości dokonanej wypłaty przez ubezpieczyciela – wierzyciela, co przedłuża postępowanie, a więc godzi w podstawowy cel mechanizmu BLS. Rozwiązania te bazują na różnych kryteriach ustalania kwoty ryczałtu, które są np. obliczane na podstawie przeciętnych wypłat w danym regionie kraju (tak jak we Włoszech) i wówczas kwota regresu jest stała⁴¹, lub w oparciu o przeciętne koszty napraw do określonej sumy, a powyżej limitu w oparciu o rzeczywiście poniesione koszty (tak w Belgii, odpowiednio do 8,5 tys. euro oraz między 8,5 tys. a 25 tys. euro), bądź według średniego kosztu roszczenia z danego okresu (w Grecji). W perspektywie długookresowej średnie koszty roszczenia wzajemnie się kompensują między ubezpieczycielami i w konsekwencji wpływają obojętnie na zakłady ubezpieczeń.⁴² Uważa się, że w dłuższym czasie rozliczenia ryczałtowe nie powodują strat ani zysków dla uczestników systemu.

Na podstawie powyższej analizy uprawniona wydaje się konkluzja, że umowa BLS nie powoduje w żadnym stopniu ograniczenia konkurencji, a wręcz przeciwnie – za pomocą elementów pozacenowych, tj. projakościowych, może przyczynić się do większej konkurencyjności ubezpieczycieli,

40. Ibidem.

41. W niektórych systemach kwoty ryczałtu podane w absolutnych liczbach są ustalone w mniej lub bardziej formalnej współpracy z organami państwowymi (jeżeli clearing house jest zorganizowany przy takim organie), a nawet z organizacjami konsumenckimi. Kwoty te ulegają podwyższeniu w razie zmiany okoliczności.

42. Zob. G. Tzanis, *Direct Claims Settlement system in third party motor insurance in Greece*, [w:] *Kompensacja szkód komunikacyjnych. Nowoczesne rozwiązania ubezpieczeniowe*, s. 198.

zmuszonych dołożyć dodatkowych starań w celu utrzymania pozyskanego kontrahenta umowy OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.⁴³ Poszkodowani nie zostają pozbawieni swobody działania i mogą w dalszym ciągu dochodzić likwidacji szkody poza systemem BLS.

4.4. Zwolnienie spod zakazu porozumień w świetle art. 8 ustawy OKiK

Zakładając, że konkretny kształt umowy BLS pod względem prawnym i faktycznym wywoływałby skutek w postaci ograniczenia konkurencji w rozumieniu art. 6 ust. 1 ustawy OKiK, zastosowanie zwolnienia przewidzianego w art. 8 tej ustawy uzależnione byłoby od kumulatywnego spełnienia czterech przesłanek zawartych w tym przepisie (tzw. reguły rozsądku). W istocie rzeczy chodzi o stwierdzenie:

- czy istnieje potrzeba kooperacji zakładów ubezpieczeń w tej materii,
- czy podniesie efektywność działania w jednym z obszarów wymienionych w art. 8 ustawy OKiK,
- czy poprawi jakość usług ubezpieczeniowych,
- czy wprowadzenie oraz funkcjonowanie systemu BLS przyniesie *per saldo* więcej korzyści konsumentom niż szkody dla mechanizmu konkurencji.

Po pierwsze, art. 8 ustawy OKiK może mieć zastosowanie do porozumień, których zawarcie przynosi obiektywne korzyści gospodarcze, w szczególności w postaci oszczędności kosztów oraz przejawiające się wyższą jakością produktów lub usług czy też postępowaniem technicznym albo gospodarczym. Ogólnie rzecz biorąc, oszczędność kosztów najczęściej wiąże się z opracowaniem nowych technologii lub metod produkcji, zjawiskiem synergii (które bierze się z połączenia potencjałów stron), ekonomią skali (np. obniżeniem kosztów jednostkowych wynikającym ze zwiększania produkcji) lub ekonomią zakresu, a także racjonalizacją produkcji wynikającą z zawarcia porozumienia⁴⁴.

Systemy BLS niewątpliwie powodują obiektywne korzyści gospodarcze dla ubezpieczycieli, ponieważ bezpośrednia likwidacja szkód zwiększa przewidywalność i ułatwia zarządzanie procesem likwidacji szkód. Polska umowa BLS wprowadza innowacyjne rozwiązania zarówno w stosunku do konsumentów, w toku procesu dochodzenia odszkodowania od ubezpieczyciela, jak i w stosunku do ubezpieczycieli – w zakresie uproszczonego, odbiurokratyzowanego i opartego na technologii informatycznej systemu rozliczeń wzajemnych między zakładami odpowiadającymi gwarancyjnie za uczestników zdarzenia wywołującego szkodę (wypadku komunikacyjnego).

Polska umowa BLS powoduje oszczędność kosztów po stronie ubezpieczycieli wynikającą z:

- uproszczenia systemu wnoszenia roszczeń regresowych między ubezpieczycielami,
- szybkiej wypłaty odszkodowań i rozstrzygnięcia spornych roszczeń, co zmniejsza koszty obsługi roszczeń,
- zapewnienia efektywnej kompensacji szkód (np. wprowadzenie sankcji z tytułu nieterminowej wypłaty), co przyczyni się do zmniejszenia powództw wnoszonych do sądów powszechnych, a w efekcie zmniejszy koszty ochrony prawnej,
- zastosowania technologii informatycznych, które pozwalają na szybkie rozliczenia między ubezpieczycielami.

43. Podobnie argumentacja Komisji w sprawie P&I Clubs (decyzja nr 85/615/EWG z 16 grudnia 1985 r., O.J. 1985, L 376/2) – szeroko omówionej przez D. Fuchsa, *Ewolucja ...*, op. cit., s. 179–181.

44. Zob. Stawicki, [w:] A. Stawicki (red.), E. Stawicki (red.), J. Baehr, J. Kreuger, T. Kwieciński, M. Radwański, B. Turno, A. Wędrychowska-Karpińska, A. Wiercińska-Krużewska, A. Wierciński, *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*, LEX 2010.

Koszty operacyjne BLS spoczywają na ubezpieczycielach, którzy przez to mają swobodę podejmowania aktywności w celu zmniejszenia tych kosztów, a w konsekwencji dalszej oszczędności kosztów kompensacji szkód.

Korzyści ekonomiczne wynikające z zawarcia porozumienia nie będą się sprowadzać jedynie do oszczędności kosztów. Równie ważne są korzyści drugiego rodzaju, czyli korzyści jakościowe, m.in. racjonalizacja procesu dochodzenia szkód, postęp technologiczny, polepszenie jakości produktów bądź ich rozbudowa o nowe funkcje. Generalnie systemy BLS również polepszają i zwiększają dostępną na rynku ofertę produktów ubezpieczeniowych, stanowią bowiem elementy umów ubezpieczeniowych, a to z kolei przynosi słuszną część korzyści beneficjentom tych umów (ubezpieczonym, poszkodowanym).

Po drugie, musi być zapewniony udział w tych korzyściach („odpowiednia część korzyści”, nazywana także „słuszną częścią zysku”) nabywcom lub użytkownikom produktów, których dotyczy porozumienie. Jak stwierdził ETS w cytowanym wyroku z 23 listopada 2006 r., C-238/05 w sprawie *Asnef-Equifax*, w celu spełnienia tej przesłanki co do zasady nie jest wymagane, by każdy konsument odniósł indywidualną korzyść z danego porozumienia, decyzji lub uzgodnionej praktyki. Jest natomiast konieczne, aby ogólny wpływ na konsumentów na właściwych rynkach był korzystny.

Badania porównawcze wskazują, że systemy BLS funkcjonujące w innych państwach zwiększają wydajność i przynoszą oszczędności (głównie w kosztach obsługi roszczeń), zaś oszczędności są z kolei przenoszone na klientów przez zmniejszone składki.⁴⁵

Mechanizm bezpośredniej likwidacji szkód w polskiej umowie BLS w mojej ocenie zapewnia odpowiednią część korzyści dla konsumentów, umożliwiając m.in.:

- porównanie jakości usług w zakresie likwidacji szkód, co ułatwia konsumentom podjęcie decyzji o ewentualnej zmianie ubezpieczyciela w zakresie obowiązkowego OC posiadaczy pojazdów. Zarówno zmiana dostawców usług ubezpieczeniowych, jak i wejście na rynek ubezpieczeń OC komunikacyjnych nowych konkurentów stanowi korzyść dla konsumentów, ale też zwiększa konkurencję;
- zmniejszenie liczby sporów sądowych, w efekcie obniżające koszty ochrony prawnej, co jest korzyścią zarówno dla ubezpieczycieli, jak i dla konsumentów.

Wprowadzenie systemu BLS nie oznacza zwiększenia wysokości wypłacanych odszkodowań w indywidualnych sprawach, albowiem zakres odszkodowania determinowany jest przepisami prawa cywilnego. Nie można jednak takiego globalnego skutku wykluczyć. Można wszakże przypuszczać, że na skutek wprowadzenia systemu zwiększy się liczba spraw załatwianych bezspornie (to jest bez udziału sądów). W szczególności pułap roszczeń w wysokości 30 tys. zł oznacza, że polski system BLS może objąć znaczną część wypadków i kolizji, w których nie wystąpiła szkoda na osobie. Uznając, że to sprawy o mniejszej wadze w porównaniu z tymi, w których wystąpiło uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia lub śmierć, należy przypuszczać, że koszty operacyjne (a także prawne) zaoszczędzone na ich likwidacji będą istotne, gdyż drobne szkody występują masowo (w ok. 80–90 proc. przypadków).

Zazwyczaj ubezpieczyciele odpowiedzialni gwarancyjnie nie wykazują aktywnej postawy w celu zaspokojenia roszczeń poszkodowanego; przeciwnie, nie są zainteresowani szybkim rozstrzygnięciem roszczeń poszkodowanego, który jest często bezradny wobec praktyki opóźniania

45. Zob. Raport dla Komisji EU, J. Albert [Demolin, Brulard, Barthelemy - Hoche], *Compensation of victims of cross-border road traffic accidents in the EU: Comparison of national practices, analysis of problems and evaluation of options for improving the position of cross-border victims*, ETD/2007/IM/H2/116, opubl. 2009, na http://ec.europa.eu/finance/insurance/consumer/motor/index_en.htm, s. 332.

lub utrudniania wypłaty odszkodowania. W systemie BLS poszkodowani otrzymują zatem także i tę korzyść, że mogą zgłosić roszczenia swojemu ubezpieczycielowi odpowiedzialności cywilnej, a zatem podmiotowi, z którym są związani umową i z którym z założenia komunikacja jest łatwiejsza niż z „obcym” ubezpieczycielem. Podstawowa wartość dla poszkodowanych tkwi zatem w tym, że otrzymują oni szybciej i łatwiej odszkodowanie, a ich sprawa odszkodowawcza załatwiana jest w sprawniejszy sposób, ponieważ nie muszą się obawiać nadmiernie formalistycznego podejścia za strony ubezpieczyciela sprawcy. Z kolei ubezpieczyciel poszkodowanego będzie zawsze zainteresowany tym, aby to ubezpieczyciel sprawcy poniósł ostatecznie ciężar odszkodowania.

Dowody korzystnego działania porozumień BLS w odniesieniu do konsumentów pochodzą z praktyki państw obcych, gdzie takie porozumienia funkcjonują od lat. Wspomniano wyżej przykład Hiszpanii, gdzie skróceniu uległ okres likwidacji szkody i nastąpiła związana z tym redukcja kosztów, poprawa wizerunku ubezpieczycieli oraz ich relacji z klientami. Z kolei we Francji przeciętny okres likwidacji szkody skrócił się do 5 dni, koszty postępowania likwidacyjnego obniżyły się średnio o 20 proc., zaś liczba sporów sądowych zmniejszyła się o 95 proc.⁴⁶

Po trzecie, w świetle art. 8 ustawy OKiK negatywne skutki dla konkurencji, jakie wynikają lub mogą wynikać z zawarcia porozumienia, muszą być proporcjonalne do korzyści wynikających z jego zawarcia. Ta przesłanka polega na badaniu, czy przedmiotowych korzyści nie można osiągnąć w sposób ekonomicznie zasadny za pomocą mniej restrykcyjnych środków oraz czy każde z ograniczeń konkurencji, jakie wynikają z zawarcia porozumienia, jest niezbędne do tego, by korzyści zostały osiągnięte.

Należy wstępnie stwierdzić, że polska umowa BLS nie nakłada żadnych ograniczeń w odniesieniu do zakresu roszczeń poszkodowanego z tytułu odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela sprawcy wypadku komunikacyjnego, ani co do sposobu dochodzenia tych roszczeń. W szczególności, poszkodowany może skorzystać z tradycyjnej drogi, w tym m.in. z *actio directa*, zgłaszając roszczenie bezpośrednio do ubezpieczyciela sprawcy; skorzystanie z mechanizmu BLS będzie jego wyborem. Ubezpieczyciel jest związany dokonany wybór.

Swoboda korzystania z systemu BLS istnieje także po stronie ubezpieczycieli. Jak wspomniano wyżej, każdy ubezpieczyciel ma prawo przystąpić do systemu przez zawarcie odpowiednich umów na równych warunkach i niezależnie od swojego udziału w rynku, a także z niego wystąpić. Wszystkie zakłady ubezpieczeń będą miały prawo wystąpić z porozumienia (wypowiedzieć umowę BLS) z zachowaniem rozsądnego terminu wypowiedzenia, który wynosi 6 miesięcy (zob. § 57 umowy BLS).

System, który co do zasady opiera się na rozliczeniach ryczałtowych między ubezpieczycielami, zapewnia ochronę interesów ubezpieczycieli, którym przysługuje regres do sprawcy (szczególny lub na podstawie art. 441 k.c.) co do pełnej wysokości odszkodowania.

Jako pewne ograniczenie antykonkurencyjne mogłoby być rozważane wprowadzenie ryczałtu **kosztów likwidacyjnych**. Jeśli chodzi o pierwszy ryczałt, to opłatę ustalono na poziomie 250 złotych. Natomiast „ryczałt kosztowy 2” przysługuje w związku z próbą uzyskania nienależnego odszkodowania i jest równy ryczałtowi odszkodowawczemu obliczonemu zgodnie z zasadami umowy obowiązującymi dla ryczałtów odszkodowawczych.

Ustalenie jednakowej opłaty z tytułu kosztów na poziomie 250 zł potencjalnie mogłoby uzasadniać tezę, że zakład ubezpieczeń nie będzie zainteresowany obniżaniem swoich kosztów – skoro zawsze może żądać zwrotu określonej z góry sumy – i mógłby zrezygnować z konkurowania

46. M. Monkiewicz, *Bezpośrednia likwidacja szkód – aspekty porównawcze*, [w:] *Kompensacja...*, op. cit., s. 223.

na tym polu. Punktem wyjścia jest bowiem założenie, że istnieją obiektywne różnice między kosztami działalności zakładów ubezpieczeń, w tym m.in. kosztami administrowania szkodami (roszczeniami). Zmniejszanie kosztów prowadzi do zwiększenia wydajności, a więc jest zachowaniem pożądanym z punktu widzenia reguła konkurencji.

Rzecz jasna trzeba tu mieć na uwadze, że wskazana kwota stanowi uśrednienie kosztu likwidacji szkód uzgodnione między uczestnikami porozumienia BLS, podczas gdy koszty likwidacji konkretnego przypadku mogą być wyższe (sprawa skomplikowana faktycznie, wymagająca więcej niż jednego biegłego) lub niższe (sprawa prostej stłuczki, zgłoszona przez telefon itp.). Można zatem stwierdzić, że powyższa kwota umowna została ustalona na poziomie efektywności, który jest na tyle niski,⁴⁷ iż nie stanowi ograniczenia konkurencji nieproporcjonalnego do korzyści wynikających z przystąpienia do mechanizmu BLS. W dalszym ciągu też ubezpieczyciele będą zainteresowani dążeniem do obniżenia własnych kosztów administracyjnych w celu podniesienia wydajności w związku z tym, że kwota ryczałtu odszkodowawczego nie jest stała (w każdym okresie rozliczeniowym odbywa się losowanie parametru „i”).

W tym miejscu należałoby także odnieść się do obowiązków umownych dostarczania informacji o wypłaconych odszkodowaniach. Hipotetycznie, wiedza o wysokości odszkodowań wypłaconych przez konkurentów potencjalnie sprzyja rezygnacji z konkurencji na tym polu, co pośrednio może wpłynąć na koordynację polityki zakładów. Nie chodzi tu jednak o informacje dotyczące danych czy strategii rynkowej przedsiębiorcy, lecz danych o odszkodowaniach wypłaconych stosownie do poniesionych uszczerbków, a więc dotyczących osób poszkodowanych. Należy zauważyć, że obowiązek podania zakładowi ubezpieczeniowemu sprawcy informacji o wypłaconych odszkodowaniach następuje w celu wykonania obowiązku ustawowego nałożonego przez art. 102 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, który dotyczy wszystkich ubezpieczycieli i polega na podaniu informacji Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu, gromadzącemu dane dotyczące uczestników zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. W zwykłym toku rzeczy informacje te trafiają do UFG i nie są ujawniane innym zakładom ubezpieczeń. Ponadto informacje o wypłaconych odszkodowaniach są księgowane na rachunku technicznym zakładu ubezpieczeń sprawcy szkody, z tytułu której zakład ponosi odpowiedzialność gwarancyjną. Zatem powyższe obowiązki ubezpieczycieli są niezbędne do funkcjonowania systemu BLS.

Po czwarte, porozumienie nie może umożliwiać jego uczestnikom eliminacji konkurencji w zakresie znacznej części towarów (usług). W odniesieniu do powyższej przesłanki należy przypomnieć, że treść postanowień umowy BLS pozwala stwierdzić, iż warunki dostępu i korzystania z porozumienia BLS przez zakłady ubezpieczeń nie są dyskryminacyjne pod względem prawnym i faktycznym. Każdy zakład może do porozumienia przystąpić nieodpłatnie i z niego wystąpić, także nieodpłatnie. BLS wydaje się w zasadzie zwiększać mobilność konsumentów usług ubezpieczeniowych OC komunikacyjnych i może też ułatwiać wejście nowych konkurentów na rynek (zwłaszcza tych, którzy chcą konkurować jakością usług, a nie są w stanie konkurować cenowo). System ułatwia więc wejście ubezpieczycieli działających na różnych rynkach geograficznych lub produktowych na rynek ubezpieczeń komunikacyjnych lub zwiększa ich udział w tym rynku.

47. Zgodnie z uchwałą UFG z 1997 r., a więc sprzed ponad 15 lat, koszty likwidacyjne zwracane przez UFG wynoszą 200 zł.

Podsumowując, polski model umowy bezpośredniej likwidacji szkód nie wprowadza ograniczeń, które wykraczają poza to, co niezbędne w celu osiągnięcia obiektywnych korzyści gospodarczych (określonego przyrostu wydajności); korzyści z przyrostu wydajności zostaną w słusznej części przeniesione na konsumentów, przy czym konsumenci będą czerpać korzyści zarówno bezpośrednio, jak i pośrednio; ograniczenia nie będą prowadziły do eliminowania konkurencji. Tym samym uważam, że polska umowa BLS spełnia kryteria art. 8 ustawy OKIK (art. 101 ust. 3 TFUE).

Podsumowanie

Powyższa analiza uprawnia do wyrażenia konkluzji, że polski model umowy bezpośredniej likwidacji szkód nie wprowadza ograniczeń konkurencji rynkowej zakazanych przez przepisy prawa o ochronie konkurencji. Co więcej, sprzyja rozwojowi tej konkurencji na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych OC oraz ochronie konsumentów.

Należy podkreślić, że umowa BLS nie zmienia w żaden sposób zasad i zakresu odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczycieli (w umowach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych) w stosunku do poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych. Mechanizm proponowany w umowie w ogóle nie dotyczy problemu zmiany sposobu ustalenia odpowiedzialności za szkody wynikłe z wypadku komunikacyjnego lub zasad ustalenia odszkodowania, w przeciwieństwie do systemów belgijskiego czy włoskiego, które jednocześnie uprościły zasady ponoszenia odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela za wypadki. W dalszym ciągu zatem ustalenie odpowiedzialności i wysokości odszkodowania będą się odbywały w oparciu o przepisy Kodeksu cywilnego i ustawy o ubezpieczeniach OC.

Wprawdzie ubezpieczyciele w pełni kontrolują procedurę likwidacji szkody w ramach umowy BLS, lecz poszkodowanym będzie przysługiwać w dalszym ciągu prawo do złożenia reklamacji, którą rozpatrywać ma ten sam zakład (poszkodowanego) zgodnie z procedurą wewnętrzną. Co więcej, w każdym przypadku poszkodowani będą mogli dochodzić swych praw w sądzie na wypadek sporu co do braku pokrycia lub wysokości pokrycia szkody przez ubezpieczyciela. Skorzystanie z systemu BLS jest dla konsumentów dobrowolne, a prawo do sądu nie zostało w żaden sposób ograniczone.

Wykaz źródeł

- Fuchs D., *Ewolucja reguł konkurencji w odniesieniu do europejskiego rynku ubezpieczeń gospodarczych*, „Kwartalnik Prawa Publicznego”, 2002 nr 3.
- Furse M., *Competition Law of the UK and EC*, Oxford-New York, 2002.
- Grabowski J., Kieres L., Walaszek-Pyziół A. i inni, *Publiczne prawo gospodarcze, System Prawa Administracyjnego*, t. 8B, C.H. BECK Warszawa.
- Gronowski S., *Ustawa antymonopolowa. Komentarz*, C.H. BECK, Warszawa 1996.
- Gysylen L., *EU Antitrust Law in the Area of Financial Services*, Fordham Corporate Law Institute, „23rd Annual Conference On International Antitrust Law and Policy”, 1996.
- Komunikat Komisji w sprawie definicji rynku właściwego do celów wspólnotowego prawa konkurencji [Dz. U. 1997, C 372].

- Miąsik D., [w:] *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*, (red.) Skoczny T., Jurkowska A., Miąsik D., Warszawa 2009.
- Monkiewicz M., *Bezpośrednia likwidacja szkód – aspekty porównawcze*, [w:] *Kompensacja szkód komunikacyjnych. Nowoczesne rozwiązania ubezpieczeniowe/Traffic Accident Compensation Modern Insurance Solutions*, (red.) Ludwichowska K., Poltext, Warszawa 2011.
- Obwieszczenie Komisji w sprawie definicji rynku właściwego do celów wspólnotowego prawa konkurencji, C 372/5, Dz. Urz. WE z 9.12.1997 r.
- Orlicka J., Orlicki M., *Kilka uwag o aspektach prawnych wprowadzania „bezpośredniej likwidacji szkód w Polsce”*, [w:] *Kompensacja szkód komunikacyjnych. Nowoczesne rozwiązania ubezpieczeniowe/Traffic Accident Compensation Modern Insurance Solutions*, (red.) Ludwichowska K., Poltext, Warszawa 2011.
- Raport dla Komisji EU, J. Albert [Demolin, Brulard, Barthelemy–Hoche], Compensation of victims of cross-border road traffic accidents in the EU: Comparison of national practices, analysis of problems and evaluation of options for improving the position of cross-border victims, ETD/2007/IM/H2/116, opubl. 2009, na <http://ec.europa.eu/finance/insurance/-consumer/motor/index.en.htm>, [dostęp 8.06.2015]
- Raport PIU Rynek Ubezpieczeń Komunikacyjnych w Polsce [2011–2013], Warszawa lipiec 2014.
- Stankiewicz R., [w:] *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*, (red.) Skoczny T., Jurkowska A., Miąsik D., Warszawa 2009.
- Stawicki A. (red.), Stawicki E. (red.), Baehr J., Kreuger J., Kwieciński T., Radwański M., Turno B., Wędrychowska-Karpińska A., Wiercińska-Krużewska A., Wierciński A., *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*, LEX 2010.
- Tzanis G., *Direct Claims Settlement system in third party motor insurance in Greece*, [w:] *Kompensacja szkód komunikacyjnych. Nowoczesne rozwiązania ubezpieczeniowe/Traffic Accident Compensation Modern Insurance Solutions*, (red.) Ludwichowska K., Poltext, Warszawa 2011.

Polish system of direct MTPL claims settlement in view of the competition protection law

The article is devoted to an analysis of the contents and operation of agreements on the direct claims settlement in view of the Polish and European competition protection regulations. What has been subject to a detailed analysis is the DCS (BLS)⁴⁸ agreement concluded by Polish insurers under the aegis of the Polish Insurance Association, which came into force in 2015. Furthermore, the analysis in question takes into account the conclusions from comparative studies of similar claims settlement mechanisms which operate in other European countries. The author concludes that the Polish contractual model of direct claims settlement does not introduce limitations of market competition forbidden by the regulations of the competition protection law.

Słowa kluczowe: insurers' agreements on the claims settlement, direct settlement of MTPL claims, the Polish MTPL claims settlement system.

PROF. ZW. DR HAB. EWA BAGIŃSKA – kierownik Katedry Prawa Cywilnego na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego.

48. BLS – bezpośrednia likwidacja szkód (w Polsce).