**Data Act: ubezpieczeniowa szansa czy zagrożenie?**

**Zaniepokojenie kierowców mogą budzić doniesienia prasowe o możliwym wpływie nowego pakietu unijnych regulacji (Data Act) na koszty napraw samochodów osobowych oraz składki polis komunikacyjnych OC i AC.**

O wpływie inflacji na koszty napraw wiedzą dobrze osoby, które w ostatnim czasie naprawiały swój pojazd (nie tylko w związku z wypadkiem drogowym). Pojawiają się informacje sugerujące, że ubiegłoroczny przeciętny wzrost ceny roboczogodziny w warsztacie samochodowym wynosił od 10% do 20%, a nawet więcej[**[1]**](http://unilink.biuroprasowe.pl/word/?hash=86cd66e066fb95366d016779298d1427&id=211150&typ=epr#_ftn1).

Czy nowe regulacje jeszcze wpłyną na ceny napraw? Sytuacji przyglądają się eksperci Unilink, czyli największej w Polsce multiagencji ubezpieczeniowej. Zwracają oni jednocześnie uwagę na szeroki zakres regulacji wynikających z rozporządzenia Data Act oraz inne możliwe skutki nowych przepisów dla rynku ubezpieczeniowego.

**Pakiet Data Act sięga daleko poza same ubezpieczenia**

Na wstępie warto wyjaśnić, że pod nazwą „**Data Act**” kryje się *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2854 z dnia 13 grudnia 2023 r. w sprawie zharmonizowanych przepisów dotyczących sprawiedliwego dostępu do danych i ich wykorzystywania oraz w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/2394 i dyrektywy (UE) 2020/1828*. Ten bardzo obszerny akt prawny liczący około 70 stron, zacznie obowiązywać 12 września 2025 r.

Data Act to międzysektorowe rozporządzenie sięgające niezwykle szeroko. Reguluje ono zasady wykorzystania danych, które generują bardzo różne urządzenia - **od smartfonów i inteligentnych urządzeń gospodarstwa domowego po nowoczesne auta oraz inteligentne maszyny przemysłowe**. „*W Polsce na razie najwięcej mówi się o Data Act w kontekście naprawy samochodów i kosztów polis OC*” – podkreśla **Jakub Choromański**, Dyrektor Departamentu Sprzedaży Multikanałowej Unilink.

**Branża apeluje: bezpieczeństwo nie kosztem konkurencji**

Niedawne publikacje medialne ostrzegają, że nowe unijne przepisy mogą bardzo znacząco wzmocnić pozycję rynkową autoryzowanych stacji obsługi pojazdów i pozbawić pozostałe warsztaty samochodowe możliwości realizowania napraw nowszych aut (m.in. wymiany części oraz połączenia do systemów diagnostyki pokładowej). Obawy wzbudza potencjalne ograniczenie dostępu do cennych danych przez producentów pojazdów. Efektem byłby oczywiście **wzrost kosztów napraw wpływający między innymi na składki ubezpieczeń komunikacyjnych**. „*Przed takim scenariuszem ostrzega branżowa organizacja CLEPA (European Association of Automotive Suppliers), zrzeszająca producentów części samochodowych. Jej przedstawiciele zwracają uwagę, że kwestie cyberbezpieczeństwa nie powinny skutkować ograniczeniem wyboru konsumentów co do możliwości napraw samochodów*” – mówi **Andrzej Prajsnar**, ekspert multiagencji ubezpieczeniowej Unilink.

**Kontrowersyjne regulacje zostaną niebawem uzupełnione?**

Eksperci CLEPA niedawno ponownie zaapelowali o wprowadzenie szczegółowych regulacji, które uwzględnią specyfikę rynku motoryzacyjnego i określą minimalne wymagania dla producentów samochodów w zakresie dzielenia się danymi z resztą branży motoryzacyjnej (m.in. niezależnymi warsztatami)[**[2]**](http://unilink.biuroprasowe.pl/word/?hash=86cd66e066fb95366d016779298d1427&id=211150&typ=epr#_ftn2)[**[3]**](http://unilink.biuroprasowe.pl/word/?hash=86cd66e066fb95366d016779298d1427&id=211150&typ=epr#_ftn3). Firmy zrzeszone w CLEPA wnioskują też o zmianę *Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r.* w sposób ułatwiający dostęp do systemów diagnostyki pokładowej pojazdów. Spory o wspomniany dostęp z producentami aut poskutkowały np. korzystnym dla niezależnych warsztatów *Wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 5 października 2023 r. w sprawie C-296/22*. Sytuacja na pewno jest rozwojowa. „*Ponad dwa miesiące temu agencja Reuters podała, że Komisja Europejska w bieżącym roku zaproponuje zmiany zapewniające sprawiedliwy dostęp do danych dla warsztatów, ubezpieczycieli oraz firm leasingowych*[[4]](http://unilink.biuroprasowe.pl/word/?hash=86cd66e066fb95366d016779298d1427&id=211150&typ=epr#_ftn4)” – informuje Jakub Choromański, Unilink.

**W tle straty oraz znaczący wzrost średniej szkody z OC**

Potencjalny wpływ rozporządzenia Data Act na koszty naprawy samochodów wydaje się bardzo istotny w kontekście informacji, które napływają z rynku ubezpieczeń komunikacyjnych. Niedawno opublikowane dane Komisji Nadzoru Finansowego wskazują bowiem, że ubezpieczyciele oferujący obowiązkowe OC ppm zakończyli miniony rok z dużo większą stratą techniczną na sprzedaży polis OC (-576 mln zł) niż poprzednio w 2023 r. (-108 mln zł). Średnia wartość likwidowanej szkody z OC niemal przekroczyła w 2024 r. poziom 11 000 zł, co oznaczało roczną zmianę o +12%. Trzeba przypomnieć, że jeszcze w 2022 r. analogiczny wynik oscylował na poziomie ok. 8500 zł. Niepokoi również ubiegłoroczny wzrost wartości średniej szkody z autocasco o 9%.

„*Różnica względem OC polega jednak na tym, że w 2024 r. polisy AC nadal były rentowne. Zysk techniczny w grupie 3 działu II wyniósł 867 mln zł, a to oznaczało niezbyt duży spadek względem 2023 r. (926 mln zł). W przypadku autocasco nie ma presji na podwyżki składek. Inna sytuacja dotyczy natomiast OC ppm*” – podkreśla Andrzej Prajsnar, Unilink.

**Niektórzy ubezpieczyciele w Data Act widzą swoją szansę**

Eksperci Unilink akcentują jeszcze jedną kwestię. Mianowicie, z punktu widzenia wielu ubezpieczycieli wprowadzenie rozporządzenia Data Act jest rozwiązaniem otwierającym nowe możliwości. Opinie utrzymane w tym tonie pojawiały się już jesienią 2023 r.[**[5]**](http://unilink.biuroprasowe.pl/word/?hash=86cd66e066fb95366d016779298d1427&id=211150&typ=epr#_ftn5) Ciekawym przykładem jest wypowiedź Klausa-Petera Röhlera, członka zarządu Allianz SE, który przewidywał np. możliwość automatycznego powiadomienia ubezpieczyciela o wypadku i rozmiarach zniszczeń (na podstawie danych z czujników zderzeniowych auta). Wówczas zakład ubezpieczeń mógłby szybko wezwać pomoc techniczną, zarezerwować auto zastępcze i umówić wizytę w warsztacie.

Oczywiście, nie wszyscy kierowcy byliby zainteresowani taką kompleksową usługą. „*Przy okazji warto wspomnieć, że ubezpieczyciele zrzeszeni w organizacji Insurance Europe dwa lata temu zwracali uwagę na konieczność zapewnienia dostępu do danych dla dostawców produktów i usług innych niż producent pojazdu*[[6]](http://unilink.biuroprasowe.pl/word/?hash=86cd66e066fb95366d016779298d1427&id=211150&typ=epr#_ftn6)” – podsumowuje Jakub Choromański, Unilink.

[[1]](http://unilink.biuroprasowe.pl/word/?hash=86cd66e066fb95366d016779298d1427&id=211150&typ=epr#_ftnref1) Źródło: <https://motofocus.pl/czesci-samochodowe/128446/koszty-napraw-samochodow-wzrosly-o-20-30-w-2024-roku-czy-medialne-rewelacje-to-prawda>

[[2]](http://unilink.biuroprasowe.pl/word/?hash=86cd66e066fb95366d016779298d1427&id=211150&typ=epr#_ftnref2) Źródło: <https://www.clepa.eu/insights-updates/press-releases/new-barriers-to-innovation-in-the-eu-aftermarket-intensify-the-need-for-an-open-data-ecosystem/>

[[3]](http://unilink.biuroprasowe.pl/word/?hash=86cd66e066fb95366d016779298d1427&id=211150&typ=epr#_ftnref3) Źródło: <https://www.clepa.eu/wp-content/uploads/2024/07/CLEPA-WHITE-PAPER-2024-2029.pdf>

[[4]](http://unilink.biuroprasowe.pl/word/?hash=86cd66e066fb95366d016779298d1427&id=211150&typ=epr#_ftnref4) Źródło: <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/eu-plans-law-give-car-services-groups-access-vehicle-data-2025-03-04/>

[[5]](http://unilink.biuroprasowe.pl/word/?hash=86cd66e066fb95366d016779298d1427&id=211150&typ=epr#_ftnref5) Źródło: <https://gu.com.pl/allianz-rozporzadzenie-data-act-to-duza-szansa-dla-ubezpieczen/>

[[6]](http://unilink.biuroprasowe.pl/word/?hash=86cd66e066fb95366d016779298d1427&id=211150&typ=epr#_ftnref6) Źródło: <https://insuranceeurope.eu/news/2885/insurers-position-on-the-eu-data-act/>