



**Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej
posiadaczy pojazdów mechanicznych
za szkody związane z ruchem tych pojazdów
poza granicami kraju
- ubezpieczenie Zielonej Karty**

Listopad 1993

Barbara Just, Magdalena Barcicka

Ekspertyza

Nr 15

Niniejsze opracowanie ma na celu przybliżenie problemów związanych z funkcjonowaniem ubezpieczenia Zielonej Karty oraz sposobów ubezpieczania cudzoziemców wjeżdżających na teren kraju w przypadkach, gdy nie posiadają oni ważnego dowodu ubezpieczenia.

I. UBEZPIECZENIE ZIELONEJ KARTY

1. Rys historyczny

Organizacja Systemu Zielonej Karty została rozpoczęta w 1949 r. przez kraje, które w 1957 r. podpisały Traktat Rzymski (tj. Belgię, Francję, RFN, Włochy, Luksemburg i Holandię). System rozpoczął Działanie z dniem 1.01.1953 r. w podanym wyżej składzie. Do dnia dzisiejszego członkami systemu są wszystkie kraje europejskie i kilka pozaeuropejskich (Iran, Irak, Izrael, Maroko i Tunezja). Do systemu nie przystąpił jedynie ZSRR.

Z krajów powstałych po rozpadzie ZSRR dotychczas tylko Estonia została przyjęta w poczet członków, pozostałe zaś państwa indywidualnie występują o przyjęcie do systemu; jednakże nie nastąpi to jeszcze przed upływem bieżącego roku. Z państw powstałych po rozpadzie Jugosławii jedynie Słowenia i Chorwacja zostały przyjęte na członków systemu.

2. Cel funkcjonowania systemu

Celem stworzenia systemu było ułatwienie ruchu międzynarodowego poprzez zagwarantowanie, że:

1) poszkodowani w wyniku wypadku drogowego w jakimkolwiek kraju nie będą cierpieć z powodu faktu, że sprawcą był cudzoziemiec, tzn. że będą mieli zagwarantowane odszkodowanie,

2) konieczność zastosowania się na każdej granicy do odrębnych wymagań w zakresie prawa ubezpieczeniowego w odwiedzanym kraju nie będzie stanowiła utrudnienia dla kierowców zagranicznych, tzn. że nie będą musieli na każdej granicy wykupywać odrębnego ubezpieczenia.

3. Jak funkcjonuje system

W pierwotnej formie była to sieć dwustronnych jednolitych umów o wzajemnym honorowaniu certyfikatów ubezpieczeniowych zwanych Zielonymi Kartami. Z dniem 15 marca 1991 r. państwa rezygnujące z kontroli obowiązku ubezpieczenia na granicach przystąpiły do Wielostronnej Umowy Gwarancyjnej. Polska w dalszym ciągu pozostaje w pierwotnej sieci umów dwustronnych, podobnie jak Bułgaria, Islandia, Malta, Rumunia, Turcja i Jugosławia.

Funkcjonowanie systemu kontroluje z ramienia ONZ Komitet Transportu Wewnętrznego Komisji Ekonomicznej dla Europy.

Dla porządku, krótkiego omówienia wymaga udoskonalony system.

II. WIELOSTRONNA UMOWA GWARANCYJNA

1. Istota umowy

Główny zakres umowy można w języku potocznym określić jako uznawanie numeru rejestracyjnego pojazdu jako dowodu ubezpieczenia. Oznacza to w praktyce, że w razie braku

informacji o konkretnym zakładzie, który ubezpieczył dany pojazd, zrzeczenie ubezpieczycieli kraju, w którym został zarejestrowany samochód ma obowiązek refundacji odszkodowania.

2. Funkcjonowanie umowy

Faktycznie Wielostronna Umowa Gwarancyjna została podpisana przez 19 państw i weszła w życie z dniem 15 marca 1991 r. Zastąpiła ona funkcjonujące dotychczas dwustronne Umowy Jednolite Między Biurami rozszerzone o tzw. Porozumienia Dodatkowe. Na mocy Porozumienia Dodatkowego Państwa-sygnatariusze rezygnowały z kontroli ubezpieczenia na granicy. Porozumienie Dodatkowe funkcjonuje od grudnia 1973 roku.

3. Wady i zalety Wielostronnej Umowy Gwarancyjnej

Podstawową zaletą jest to, że Biura Płacące czyli biura kraju, w którym na stałe przebywa dany posiadacz pojazdu, przejmują odpowiedzialność za powstałe na terenie odwiedzanego kraju szkody niezależnie od tego, czy dany turysta faktycznie był ubezpieczony.

Zasada ta obowiązuje w dwie strony, co oznacza, że za obywatela polskiego Biuro Polskie byłoby również zobowiązane, wypłacić odszkodowanie nawet wówczas, gdyby nie zawarł ważnego ubezpieczenia.

4. Obszar działania umowy

Spośród krajów europejskich do Wielostronnej Umowy nie przystąpiły jedynie: Bułgaria, Islandia, Malta, Polska, Rumunia, Turcja i Jugosławia. Warunkiem przystąpienia do Umowy Wielostronnej jest wprowadzenie do prawa krajowego zaleceń wynikających z I, II i III Dyrektywy EWG dotyczących zrównania przepisów prawnych państw członkowskich w sprawie ubezpieczenia komunikacyjnego odpowiedzialności cywilnej i kontroli odpowiedniego obowiązku ubezpieczenia.

5. Dyrektywa z dn. 24 kwietnia 1972 r. (72/166/EEC)

Zgodnie z art. 3 ust. 1 każde państwo członkowskie ma obowiązek dopilnowania, aby wszystkie pojazdy na stałe przebywające na jego terytorium były objęte ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej. Ponadto rezygnują one ze sprawdzania polisy ubezpieczeniowej na granicach.

6. Dyrektywa z dn. 30 grudnia 1983 r. (84/5/EEC)

Dyrektywa w art. 1 nakłada na państwa członkowskie obowiązek wprowadzenia sum gwarancyjnych (tzn. limitów kwot wypłacanego przez zakłady ubezpieczeń odszkodowania):

- 1) w przypadku szkód na osobie minimum 350.000 ECU dla każdej poszkodowanej osoby,
- 2) w przypadku zniszczenia mienia minimum 100.000 ECU niezależnie od liczby poszkodowanych.

Ponadto w art. 2 Dyrektywa zaleca, aby ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej obej-

mowało także wypadki spowodowane:

- 1) przez osoby nieuprawnione do prowadzenia pojazdu,
- 2) przez osoby nie posiadające prawa jazdy,
- 3) przez osoby, które nie zastosowały się do obowiązujących wymogów technicznych dotyczących stanu i bezpieczeństwa danego pojazdu.

7. Dyrektywa z dn. 14 maja 1990 r. (90/232/EEC)

Tzw. Trzecia Dyrektywa obliguje państwa członkowskie, aby wszystkie polisy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wynikającej z użytkowania pojazdu mechanicznego obejmowały na podstawie jednej polisy cały obszar Wspólnoty Europejskiej i gwarantowały zakres ubezpieczenia wymagany przez poszczególne kraje.

III. SYSTEM ORGANIZACYJNY

1. Kto ma prawo zostać członkiem systemu

Może nim zostać krajowe Zrzeszenie Ubezpieczycieli zwane Biurem, uznane przez Rząd. Biuro ma obowiązek przystąpienia do organizacji międzynarodowej zwanej Radą Biur. Rada Biur ma swoją siedzibę w Londynie.

2. Zadania Biura Krajowego

Zgodnie z Aneks nr 2 Jednolitej Rezolucji o Ułatwieniu Transportu Drogowego, przyjętej przez Główną Grupę Roboczą na 74 Sesji, w dniach 25-29 czerwca 1984 zwanej inaczej Rekomendacją Genewską, Biuro:

- 1) reprezentuje interesy członków w Radzie Biur (art. 1.1.),
- 2) dostarcza członkom certyfikaty ubezpieczeniowe - Zielone Karty (art. 2),
- 3) prowadzi likwidację szkód spowodowanych przez posiadaczy Zielonej Karty na terenie jego kraju (art. 5).

Aby Biuro Krajowe mogło w sposób należyty wywiązywać się z podanych wyżej funkcji rząd powinien:

- 1) kontrolować funkcjonowanie systemu za pośrednictwem agencji ONZ,
- 2) uznać Biuro Krajowe zgodnie z art. 1 Aneksu nr 2 Rezolucji Genewskiej,
- 3) zobowiązać się do nienakładania restrykcji na płatności z tytułu Zielonej Karty.

Nie zawsze jednak kierowcy przekraczający granicę mogą wylegitymować się Zieloną Kartą. W takim przypadku na podstawie art. 11 Aneks nr 2 Rekomendacji Genewskiej Biuro Krajowe ma obowiązek ustalenia trybu zawierania tzw. krótkoterminowego ubezpieczenia granicznego, zgodnie z wymogami prawa krajowego.

IV. SPOSÓB ROZWIĄZANIA PROBLEMU UBEZPIECZEŃ GRANICZNYCH W WYBRANYCH KRAJACH EUROPEJSKICH

Pomimo dosyć szeroko funkcjonującego systemu Zielonej Karty nie wszyscy turyści przy wjeździe do odwiedzanego kraju mogą przedstawić ważny dowód ubezpieczenia. W

takich sytuacjach przepisy prawa wewnętrznego większości państw nakładają na kierowców poruszających się pojazdami obowiązek zawarcia ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Poniżej przedstawiamy sposób organizacji zawierania ubezpieczenia OC z cudzoziemcami wjeżdżającymi na teren poszczególnych państw (tzw. ubezpieczenie graniczne).

1. NIEMCY

Biuro Ubezpieczycieli Niemieckich - Verband der Haftpflichtversicherer, Unfallversicherer, Autoversicherer und Rechtsschutzversicherer e.V. - jest organizacją skupiającą ubezpieczycieli prowadzących ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, wypadkowe, komunikacyjne oraz ochrony prawnej. Funkcjonuje jako Biuro Zielonej Karty oraz prowadzi ubezpieczenie graniczne za pośrednictwem Stowarzyszenia Ubezpieczycieli Granicznych. Udział w zyskach i stratach jest proporcjonalny do wysokości ogółu zebranych składek w ostatnim roku.

2. WŁOCHY

Ufficio Centrale Italiano (UCI) - zrzeszenie ubezpieczycieli włoskich - skupia trzy podstawowe funkcje: zawiera i administruje w imieniu ubezpieczycieli ubezpieczeniami granicznymi, działa jako Biuro Zielonej Karty oraz wypłaca odszkodowania za osoby nie ubezpieczone (Fundusz Gwarancyjny).

3. NORWEGIA

Funkcje i zakres działalności są w zasadzie identyczne jak w UCI. Biuro norweskie jest odpowiedzialne za likwidację szkód wyrządzonych na terenie Norwegii zarówno przez ubezpieczonych, jak i nie ubezpieczonych cudzoziemców. W związku z tym przejmuje ubezpieczenia (pobraną składkę oraz przejmuje odpowiedzialność) samochodów na obcej rejestracji wjeżdżających na teren Norwegii.

4. FRANCJA

Biuro francuskie spełnia identyczne funkcje jak biuro włoskie, przy czym przy zawieraniu ubezpieczeń granicznych zaangażowana jest Grupa Koasekuracyjna "Ubezpieczenie Graniczne". Grupę Koasekuracyjną tworzą zakłady ubezpieczeń - członkowie biura francuskiego.

5. Wnioski

Podane wcześniej przykłady przedstawiają wynik wieloletnich doświadczeń w działaniu na konkurencyjnym rynku ubezpieczeniowym. Koncepcja połączenia w jednym biurze funkcji związanych z ubezpieczeniami cudzoziemców wjeżdżających na terytorium kraju w zdecydowany sposób ułatwia uzyskanie odszkodowania przez osoby poszkodowane przez cudzoziemców.

Warszawa, 27 września 1993 r.