

KANCELARIA SEJMU  
BIURO STUDIÓW  
I EKSPERTYZ



Biuro Studiów i Ekspertyz

EKSPERTYZA  
WYKONANA  
NA ZLECENIE  
BIURA STUDIÓW  
I EKSPERTYZ

# Związła koncepcja organizacji polskich ubezpieczycieli OC posiadaczy pojazdów mechanicznych dla celów Systemu Zielonej Karty

Listopad 1993

Barbara Just, Magdalena Barcicka

**Ekspertyza**

**Nr 16**

Niniejsze opracowanie ma na celu przybliżenie problemów związanych z obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów zarówno na terenie Polski, jak i poza jej granicami.

## I. RUCH NA TERENIE POLSKI - SYTUACJA OBECNA

### 1. Podstawy prawne działalności zrzeszenia ubezpieczycieli

Projekt art. 90a Ustawy o działalności ubezpieczeniowej jest propozycją niezbędnego ustawowego zapisu określającego organizację i zadania krajowego zrzeszenia ubezpieczycieli w Polsce. Taki zapis powinien znajdować się w ustawie, ponieważ zgodnie z art. 33 kodeksu cywilnego tylko w ten sposób zrzeszenie ubezpieczycieli może uzyskać osobowość prawną. Jak należy przypuszczać z powodu ogromnego pośpiechu przy tworzeniu Ustawy z dnia 28 lipca 1990 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. nr 59 poz. 344) pominięto całkowicie istnienie zrzeszenia tych ubezpieczycieli. W związku z tym nie posiada ono osobowości prawnej.

W chwili obecnej koordynacją działalności polskich ubezpieczycieli komunikacyjnych w zakresie systemu Zielonej Karty zajmuje się Polskie Biuro Zielonej Karty (PBZK).

Brak jest ustawowych uregulowań przewidzianych we wszystkich zachodnich prawodawstwach dotyczących ubezpieczeń granicznych, które dają tylko biuru (zrzeszeniu) uprawnienia do zawierania ubezpieczeń granicznych.

### 2. Podmioty uprawnione do wystawiania certyfikatu ubezpieczeniowego

Cudzoziemcy wjeżdżający na teren Polski mają obowiązek przedstawić ważny certyfikat ubezpieczeniowy. Jest to zazwyczaj Zielona Karta wystawiona przez jednego z członków systemu **lub** ubezpieczenie tzw. graniczne wystawione przez jedno z polskich towarzystw ubezpieczeniowych, uprawnionych do prowadzenia ubezpieczenia OC komunikacyjnego.

### 3. Wady dotychczasowego systemu dystrybucji ubezpieczeń granicznych

**3.1.** Kontrole celne nie są w stanie sprawdzić wszystkich wjeżdżających do Polski turystów. Na uwagę zasługuje ponadto fakt, że przepis wykonawczy - także jak należy sądzić z powodu przeoczenia - daje urzędowi celnyemu tylko uprawnienie zamiast nałożyć na nich obowiązek kontroli.

**3.2.** Brak ogólnopolskiej sieci komputerowej we wszystkich polskich zakładach ubezpieczeń skutecznie uniemożliwia ustalenie ubezpieczyciela sprawcy wypadku. Dotyczy to zwłaszcza obywateli państw, które nie przystąpiły do systemu Zielonej Karty. Oznacza to, że ciężar wypłaty odszkodowania przechodzi na wszystkich polskich posiadaczy pojazdów (Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny), a firma, która pobrała składkę najczęściej nie wie nawet o powstałym zdarzeniu. Warto w tym miejscu zauważyć, że tylko od 1 stycznia do 31 lipca 1993 r. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny wypłacił tytułem odszkodowań 3,281 miliarda złotych za wypadki spowodowane przez nie ubezpieczonych cudzoziemców.

## II. PROPONOWANE ROZWIĄZANIE

1. Proponujemy powołanie Polskiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

2. Proponujemy utworzenie Grupy Koasekuracyjnej "Ubezpieczenia Graniczne" prowadzącej ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej dla cudzoziemców wjeżdżających na teren Polski.

3. Proponujemy podjęcie dyskusji w sprawie ewentualnego połączenia Polskiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych i Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. Głównym argumentem jest zmniejszenie kosztów administracyjnych i ułatwienie koordynacji działań instytucji, których zakres działalności w dalekim stopniu pokrywa się.

4. Proponujemy rozszerzyć zakres obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów tak, aby ochrona ubezpieczeniowa obejmowała obszar Polski oraz krajów, które przystąpiły do Wielostronnej Umowy Gwarancyjnej.

### III. KOMENTARZ

Proponowany zapis art. 90a uwzględnia dotychczasowe miejsce Polski w systemie Zielonej Karty, tj. w systemie polegającym na sieci umów dwustronnych dotyczących wzajemnego honorowania ważnych umów ubezpieczenia.

Zgodnie z art. 11 Aneksu nr 2 Jednolitej Rezolucji o Ułatwieniu Transportu Drogowego przyjętej przez Główną Grupę Roboczą na 74 Sesji w dniach 25-29 czerwca 1984 roku, zwanej inaczej Rekomendacją Genewską, Biuro Krajowe musi być uznane przez Rząd. Dlatego więc nie ulega wątpliwości, że zapis o powołaniu Biura Krajowego powinien znaleźć się w akcie prawnym o randze ustawy.

### IV. KONSEKWENCJE WYNIKAJĄCE ZE STOWARZYSZENIA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ Z EUROPEJSKĄ WSPÓLNOTĄ GOSPODARCZĄ

Jak w każdej dziedzinie gospodarki narodowej tak również i w ubezpieczeniach powstaje konieczność dostosowania aktów prawnych do Dyrektyw EWG dotyczących zrównania przepisów prawnych państw członkowskich w sprawie ubezpieczenia komunikacyjnego odpowiedzialności cywilnej i kontroli odpowiedniego obowiązku ubezpieczenia.

System Zielonej Karty, jak już wcześniej wspomniano, zainicjowały kraje EWG. W celu ciągłego harmonijnego działania systemu Rada Wspólnot Europejskich wydała Dyrektywy dotyczące zrównania przepisów prawnych państw członkowskich w sprawie ubezpieczenia komunikacyjnego odpowiedzialności cywilnej i kontroli odpowiedniego obowiązku ubezpieczenia. Aby więc w pełni móc funkcjonować w systemie Zielonej Karty wydaje się potrzebne przyjęcie niektórych rozwiązań prawnych proponowanych w Dyrektywach.

Ponieważ Rzeczpospolita Polska podpisała Traktat o Stowarzyszeniu z EWG i będzie dostosowywała prawodawstwo do EWG, przy tej okazji należy przygotować również polski rynek ubezpieczeniowy. Proces legislacyjny w Polsce, podobnie jak i w wielu innych państwach, jest długi i kosztowny.

Nie ulega wątpliwości, że zmiany te nie muszą być wprowadzane od razu. Ponieważ jednak ich wprowadzenie jest nieuchronne, należałoby rozważyć możliwość wprowadzenia ich z długiim *vacatio legis* już przy obecnej nowelizacji Ustawy o działalności ubezpieczeniowej.

Zalecenia, które należałoby wprowadzić w niedługim czasie do polskiego prawa ubezpieczeniowego obejmują wprowadzenie do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów zapisu zapewniającego ochronę ubezpieczeniową za szkody spowodowane na terenie innych państw członkowskich systemu (90/232/EEC).

Warszawa, 27 września 1993 r.