



Please quote - Our Ref: 8324

Brussels, 20 stycznia 2010

Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Senat Rzeczypospolitej Polskiej
ul. Wiejska 6
00-902 Warszawa

Szanowny Panie Marszałku,

Na wstępie pozwalam sobie przekazać wyrazy szacunku dla Pana jak i całego Senatu Rzeczypospolitej Polskiej.

Występując do Pana pozwalam sobie odnieść się do uchwalonej przed kilkoma dniami (8 stycznia 2010) przez Sejm RP ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie innych ustaw, która to ustawa wprowadza zmiany w ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

Uprzejmie proszę o przyjęcie następującego wyjaśnienia:

zarówno cele jak i zadania Rady Biur Systemu Zielonej Karty zrzeszającej obecnie rynki 45 krajów europejskich i Morza Śródziemnego wynikają bezpośrednio z Rekomendacji nr 5 Podkomitetu Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (E/ECE/TRANS145) i odnoszą się **wyłącznie** do ochrony praw konsumenta, tj. :

1. do zabezpieczenia swobodnego przemieszczania się pojazdami między krajami, których Biura Narodowe są członkami Systemu Zielonej Karty,
2. jak i skutecznego zabezpieczenia praw poszkodowanych w wypadkach z udziałem pojazdów zarejestrowanych w kraju trzecim

na zasadzie wzajemności.

Z tego też punktu widzenia pragnę zwrócić uwagę, iż zdaniem Rady Biur Systemu Zielonej Karty przyjęte w ustawie rozwiązania zawarte w artykule 3 pkt 1 i 3 nie są zgodne z obowiązującymi regulacjami w krajach Systemu Zielonej Karty, jak i Dyrektywą Parlamentu

Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności.

Zgodnie z art. 3 w związku z art. 1 ust. 1 w/w Dyrektywy obowiązkowym ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego objęta winna być „każda przyczepa zespolona lub nie”.

Z przytoczonego powyżej zapisu wynika, iż ewentualne wyłączenie przyczep/naczep samochodowych z obowiązku posiadania ubezpieczenia (por. art. 3 pkt. 1 ustawy) byłoby całkowicie sprzeczne z wymogami Dyrektywy.

Również zmiana (art. 3 pkt. 3 ustawy) zapisów obecnego art. 37 ust.1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych jest sprzeczna z postanowieniami art. 3 Dyrektywy przewidującym iż, „zakres pokrycia szkód oraz warunki ubezpieczenia zostają ustalone w ramach środków określonych” w odniesieniu „do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium” i podlegających obowiązkowemu ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej.

Niezależnie od sprzeczności z wymogami Dyrektywy należy zauważyć, iż przyjęte rozwiązanie niewłaściwie zakłada, że w każdym przypadku poszkodowany będzie mógł dochodzić roszczenia z ubezpieczenia pojazdu ciągnącego.

Wynika to z faktu, iż takie rozwiązanie legislacyjne dotyczy co prawda pojazdów zarejestrowanych w Polsce, jednakże rozciąga się na pojazdy zarejestrowane poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, a przebywającymi na jej terenie, który stanowi część Unii Europejskiej. Przyczepy ciągnięte pojazdy zarejestrowane w krajach trzecich będą również zwolnione z obowiązku posiadania ubezpieczenia, co z kolei, byłoby sprzeczne z artykułem 7 Dyrektywy.

W odniesieniu zatem do takich przyczep/naczep uwikłanych w zdarzenie rodzące odpowiedzialność odszkodowawczą brak będzie możliwości ustalenia danych pojazdu ciągnącego i w konsekwencji spowoduje to **skuteczne pozbawienie poszkodowanego prawa do należnego mu odszkodowania** - sprzeczność z art. 3 Dyrektywy.

Należy bowiem zaznaczyć, iż co prawda Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny przyjmuje odpowiedzialność z tytułu szkód wyrządzonych ruchem pojazdu nieubezpieczonego, jednakże odnosi się ona wyłącznie do sytuacji, gdy pojazd taki podlega obowiązkowi ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

Godnym podkreślenia jest również aspekt transgraniczny w związku z poruszaniem się **takimi** nieubezpieczonymi pojazdami zarejestrowanymi w Polsce - poza granicami Polski.

Zgodnie z wymogami wspomnianej wyżej Dyrektywy przyczepy/naczepy (podlegające samodzielnej rejestracji) podlegają również obowiązkowi odrębnego ubezpieczenia. Również skutki wypadków, w których uwikłane są wyłącznie przyczepy/naczepy rodzą w krajach UE odpowiedzialność wynikającą z takiego ubezpieczenia (podobnie jak w Polsce do tej pory).

Zwolnienie, w Rzeczypospolitej Polskiej, tego rodzaju pojazdów z obowiązku ubezpieczenia stać zatem będzie w sprzeczności nie tylko z zapisami Dyrektywy (art. 3a) ale i zasadami prawa odszkodowawczego pozostałych krajów Unii Europejskiej.

W celu zapewnienia zgodności rozwiązania ustawowego z przepisami wspólnotowymi (art. 5 ust 2), przy ewentualnym zwolnieniu danej kategorii pojazdów z obowiązku ubezpieczenia,

należałoby przewidzieć **specjalne** oznakowanie takich pojazdów. Oznaczałoby to konieczność wprowadzenia szeregu zmian w innych polskich aktach prawnych odnoszących się do zasad ewidencji i oznaczania pojazdów. Taka operacja musiałaby dotyczyć wszystkich zarejestrowanych w Polsce przyczep/naczep.

Mając powyższe na uwadze, w przypadku wprowadzenia w życie zmian legislacyjnych, zaistnieje potrzeba powiadomienia Komisji Europejskiej o przeprowadzonych zmianach prawnych. Może to skutkować wypowiedzeniem porozumienia przewidzianego w art. 2a Dyrektywy i w konsekwencji **ponownym wprowadzeniem obowiązku posiadania certyfikatów „zielonych kart” dla pojazdów zarejestrowanych w Polsce** - jako uznanych międzynarodowo dokumentów uprawniających do przekraczania granic poszczególnych krajów Systemu Zielonej Karty oraz dających gwarancje pokrycia ubezpieczeniowego na wypadek szkód spowodowanych ruchem takich pojazdów (art.1. pkt. 5 Dyrektywy). Ponowne wprowadzenie obowiązku posiadania „zielonych kart” będzie związane z przeprowadzaniem kontroli posiadania tego rodzaju dokumentu ubezpieczenia w czasie poruszania się takimi pojazdami poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej.

Brak bowiem obowiązkowego ubezpieczenia przyczep/naczep skutkować będzie uniemożliwieniem realizacji norm przewidzianych w art. 4 Dyrektywy.

Przedstawiając powyższe stanowisko Rady Biur Systemu Zielonej Karty uprzejmie proszę o wzięcie go pod uwagę w procesie legislacyjnym w Senacie Rzeczypospolitej Polskiej ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 2401) w ramach zgodności z prawem Unii Europejskiej oraz zobowiązaniami wynikającymi z członkowstwem w Systemie Zielonej Karty.

Na koniec pozwalam sobie przekazać ponownie wyrazy szacunku dla Pana Marszałka i wyrażam nadzieję na uwzględnienie opinii Rady Biur Systemu Zielonej Karty w przedstawianej sprawie.

Do wiadomości:

Jan Wyrowiński
Przewodniczący Komisji
Gospodarki Narodowej