

Mniej szkód z winy obcokrajowców

Ponad 3% zdarzeń drogowych powodują w Polsce kierowcy z zagranicy. W 2020 r. byli sprawcami 12,7 tys. wypadków i kolizji. To zdecydowanie mniej niż rok wcześniej. Poszkodowanym wypłacono z tego tytułu świadczenia o łącznej wartości 89,5 mln zł, czyli o prawie 22% mniej niż w poprzednim roku. – **MARIUSZ WICHTOWSKI**

Odkąd przyszło nam żyć w zupełnie nowej rzeczywistości, w której karty rozdają, w znacznie większym stopniu niż dotychczas, szeroko rozumiane organy administracji publicznej na całym świecie, w związku z panującą pandemią, obserwujemy zmiany w całym spektrum otaczających nas zjawisk. Dotyczą one w równym stopniu spraw codziennych, jak choćby robienie zakupów, ale także trudnych do przewidzenia czynności, takich jak załatwianie likwidacji szkód komunikacyjnych.

Na szczęście liczba zdarzeń drogowych rejestrowanych przez Policję maleje. Według danych Komendy Głównej w 2020 r. było ponad 405,6 tys. zdarzeń – 23,5 tys. wypadków i 382 tys. Rok wcześniej łączna liczba szkód drogowych była o 80 tys. (16,5%) wyższa. Wśród nich wypadki stanowiły 30,3 tys. odnotowanych zdarzeń, a kolizje – 455,4 tys.

PBUK realizuje zadania wynikające z art. 122 ust. 1 pkt 3 i 4 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Podjęmuje czynności polegające na koordynacji



Mariusz Wichtowski,
prezes zarządu
Polskiego Biura
Ubezpieczycieli
Komunikacyjnych.

pracy agentów Biura i korespondentów ubezpieczycieli zagranicznych, obsłudze postępowań sądowych oraz działaniach o charakterze informacyjnym i szkoleniowym, a w ich ramach również gromadzeniem danych statystycznych dla potrzeb własnych i Rady Biur.

ZAGRANICZNI SPRAWCY

Wśród sprawców szkód komunikacyjnych na polskich drogach niewielką, choć zauważalną grupę, stanowią zmotoryzowani prowadzący pojazdy mechaniczne z rejestracjami zagranicznymi. Pomiędzy rokiem 2019 a 2020 dał się zaobserwować spadek powodowanych przez nich zdarzeń drogowych. W 2019 r. odnotowano 17 tys. kolizji i wypadków z ich winy. Rok

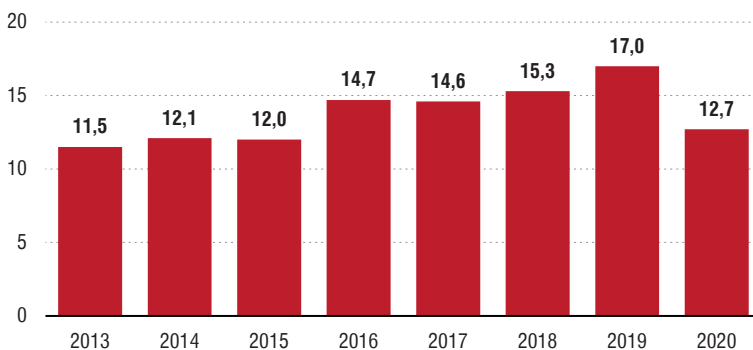
później liczba ta spadła do 12,7 tys., czyli o 25%.

Bezpośrednich przyczyn spadku zmniejszenia liczby tych negatywnych zjawisk należy upatrywać w ograniczeniu transgranicznego ruchu drogowego, będącego skutkiem decyzji administracyjnych stanowiących odpowiedź na wybuch pandemii koronawirusa.

Choć zmianie uległa liczba pojedynczych zdarzeń z winy obcokrajowców, nie zmienił się w istotny sposób procentowy udział pojazdów z poszczególnych państw w liczbie spowodowanych szkód na terenie Polski. Największą liczbę wypadków ponownie spowodowali kierujący pojazdami z rejestracją niemiecką – 29% ogólnej liczby zdarzeń. Mniej szkód wyrządzili kierujący pojazdami pochodzącymi z innych krajów sąsiedzkich: z tablicami ukraińskimi (11%), litewskimi (8%), białoruskimi (7%) oraz czeskimi (7%). Jeśli dodamy do tego 4% pojazdów z Rosji i 4% ze Słowacji to będzie oznaczało, że 70% wszystkich szkód z winy zagranicznych zmotoryzowanych spowodowali kierujący pojazdami zarejestrowanymi w krajach sąsiadujących z Polską. Ta tendencja utrzymuje się od wielu lat i jest konsekwencją położenia bardzo intensywnego ruchu tranzytowego wschód-zachód, a także migracji ekonomicznej.

W roku 2020 średnia wartość szkody w Polsce zlikwidowanej przez członków PBUK pełniących funkcję korespondentów i agentów wyniosła 9 tys. zł. Analogiczna wartość dla PBUK osiągnęła 5 tys. zł. Różnica wynika z koncentracji czynności PBUK na procesach sądowych, które zdominowane są w ostatnim okresie scedowanymi roszczeniami o stosunkowo niewielkie sumy z tytułu dopłat kosztów wynajmu pojazdu zastępczego lub kosztów naprawy. Szkody, jakie zagraniczni kierowcy powodują na polskich drogach są niemałe.

Wyk. 1. Szkody na terytorium Polski w latach 2013-2020 wyrządzone przez kierujących pojazdami z obcymi tablicami rejestracyjnymi (w tys.)



Źródło: PBUK.

Średnia wartość odszkodowań z tego tytułu wyniosła w 2020 r. ponad 7 tys. zł. Łącznie na rzecz poszkodowanych wypłacono w ubiegłym roku świadczenia o wartości bliskiej 89,5 mln zł. Jej spadek w porównaniu z rokiem poprzednim był spowodowany ograniczeniami ruchu transgranicznego spowodowanymi przez pandemię. Należy przy tym zwrócić uwagę, że jest to kwota rzeczywiście wypłaconych przez PBUK oraz zakłady ubezpieczeń świadczeń i nie obejmuje ona utworzonych na ten cel rezerw.

ZIELONA KARTA

Ograniczenia w transgranicznym ruchu drogowym odzwierciedlają dane dotyczące wystawionych certyfikatów Zielonej Karty oraz ubezpieczeń granicznych. Zgodnie z art. 122 ust.1. pkt.1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych do zadań PBUK należy wystawianie dokumentów ubezpieczeniowych ważnych w innych państwach. W tym zakresie PBUK koordynowało i nadzorowało dystrybucję certyfikatów Zielonej Karty. Z danych zebranych przez Biuro wynika, że w 2020 r. zanotowano spadek liczby wydanych certyfikatów Zielonych Kart z 665,6 tys. w roku 2019 do 582,3 tys. w 2020 r. Spadek więc sięgnął 12,5%.

Od czterech lat liczba wydawanych certyfikatów jest na wysokim i stosunkowo ustabilizowanym poziomie. W związku z członkostwem naszego Biura w Porozumieniu Wielostronnym certyfikaty wydawane są wyłącznie dla podróżujących poza kraje EOG, Andorę, Bośnię i Hercegowinę, Czarnogórę, Serbię i Szwajcarię. Należy przy tym zauważyć, że wschodnia granica Polski jest granicą EOG, ale także granicą zakresu terytorialnego obowiązywania Porozumienia Wielostronnego. Z tego też powodu wszyscy wyjeżdżający w tym kierunku pojazdami umiejscowionymi w Polsce muszą zaopatrzyć się w certyfikaty Zielonych Kart. Dotyczy to również podróżujących do większości krajów bałkańskich, będących popularnymi kierunkami turystycznymi. Dlatego też liczba wystawianych certyfikatów jest znacznie wyższa niż w większości innych krajów EOG.

W oparciu o decyzję Zgromadzenia Ogólnego Rady Biur dotyczącą wprowadzenia nowego wzoru certyfikatu Zielonej Karty, PBUK podjęło decyzję o wprowadzeniu nowego jednolitego białoczarnego formatu certyfikatu dla rynku polskiego od dnia 1 lipca 2021 r. Sporym

Tab. 1. Liczba szkód w Polsce zgłoszonych w latach 2016-2020 w podziale na kraje rejestracji pojazdu sprawcy

Kraj	2016	2017	2018	2019	2020
Albania	1	56	11	2	4
Andora	1	0	0	0	0
Austria	296	275	235	298	202
Azerbejdżan	1	0	4	3	0
Belgia	171	159	185	158	141
Białoruś	950	973	1 095	1 337	914
Bośnia i Hercegowina	11	16	23	19	14
Bułgaria	197	197	194	195	158
Chorwacja	24	41	24	83	30
Cypr	1	2	1	0	2
Czarnogóra	22	1	38	5	5
Czechy	1 075	1 206	1 216	1 291	867
Dania	123	195	131	140	71
Estonia	110	127	97	106	100
Finlandia	22	26	36	38	23
Francja	308	217	292	294	164
Grecja	16	10	10	11	7
Hiszpania	123	106	104	75	52
Holandia	398	357	440	392	298
Iran	4	2	2	2	0
Irlandia	20	50	23	45	43
Islandia	2	1	11	3	3
Izrael	0	0	0	0	0
Litwa	1 278	1 440	1 527	1 441	1 059
Luksemburg	16	22	8	19	21
Łotwa	325	342	278	264	223
Malta	0	0	0	11	1
Maroko	0	1	0	1	0
Moldawia	38	34	44	49	45
Niemcy	4 054	4 154	4 500	4 600	3 646
Norwegia	135	111	136	202	124
Portugalia	27	16	19	35	27
Północna Macedonia	36	32	34	41	58
Rosja	566	671	666	632	593
Rumunia	370	344	369	344	243
Serbia	50	66	82	109	75
Słowacja	647	683	809	684	424
Słowenia	31	39	55	49	37
Szwajcaria	109	80	119	75	109
Szwecja	239	274	256	275	202
Tunezja	0	0	0	0	0
Turcja	102	132	128	133	141
Ukraina	902	960	1 091	1 880	1 353
Węgry	183	184	173	153	78
Wielka Brytania	609	556	633	728	507
Włochy	165	171	166	179	98
Pozostałe	927	295	1	643	566
Razem	14 685	14 624	15 266	17 044	12 728

Tab. 2. Pojazdy wjeżdżające do Polski spoza UE

Pojazdy wjeżdżające z terytorium:	2017	2018	2019	2020
Federacji Rosyjskiej	538 667	482 628	470 648	115 616
Republiki Białorusi	1 659 724	1 573 328	1 448 197	547 359
Ukrainy	1 589 140	1 460 703	1 948 467	930 120
Razem	3 787 531	3 516 659	3 867 312	1 593 095

Tab. 3. Ubezpieczenia graniczne a szkody

	2018	2019	2020
Łączna liczba zawartych umów	233 293	102 685	59 947
Łączna liczba zgłoszonych szkód	853	553	248
Łączny % udział wypłaconych odszkodowań w przepisie składki	32,5%	80,9%	29,8%

Źródło: PBUK.

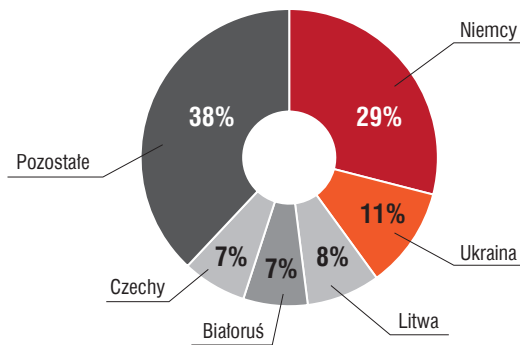
▶ ułatwieniem dla ubezpieczających jest wprowadzona również możliwość otrzymania certyfikatu Zielonej Karty od swojego ubezpieczyciela w formacie PDF do samodzielnego wydrukowania w domu.

UBEZPIECZENIA GRANICZNE

Innym wskaźnikiem prezentującym spadek liczby pojazdów wjeżdżających do naszego kraju jest liczba wystawionych ubezpieczeń granicznych. Posiadacz pojazdu mechanicznego zarejestrowanego poza krajami EOG, Andorą, Bośnią i Hercegowiną, Czarnogorą, Serbią i Szwajcarią, wjeżdżając do jednego z tych krajów i nie posiadając ważnego certyfikatu Zielonej Karty, jest obowiązany na granicy i przed jej przekroczeniem – zawrzeć umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – tzw. ubezpieczenie graniczne. Umowę takiego ubezpieczenia zawiera się na okres co najmniej 30 dni.

W 2020 r. w stosunku do lat ubiegłych dał się zauważyć spadek liczby wystawionych polis ubezpieczenia granicznego ze 100 tys. do 60 tys. Tak znaczny spadek spowodowany jest przede wszystkim wdrożeniem w 2019 r. przez służby graniczne oraz celne Białorusi i Ukrainy, w stosunku do obywateli tych krajów wyjeżdżających

Wyk. 2. Zagraniczni sprawcy szkód na terytorium Polski w 2020 r.



Źródło: PBUK.

na teren EOG, bardzo ścisłych kontroli w zakresie posiadania ważnego certyfikatu Zielonej Karty wystawionego przez Biuro Narodowe jednego z tych krajów oraz szczególnie w ostatnim okresie z pandemią Covid-19, która znacznie ograniczyła ruch transgraniczny.

Co prawda ubezpieczenia graniczne sprzedawane przekraczającym Polską wschodnią granicę mają w większości ograniczony okres obowiązywania wynoszący 30 dni (maksymalnie 1 rok), należy jednak mieć na uwadze, że terytorialny zakres ich obowiązywania obejmuje

cały obszar objęty Porozumieniem Wiedeńskim. W związku z tym ryzyko finansowe dla ubezpieczycieli związane z możliwością wystąpienia ponadprzeciętnych szkód zarówno w Polsce, jak i innych krajach pozostaje na bardzo wysokim poziomie.

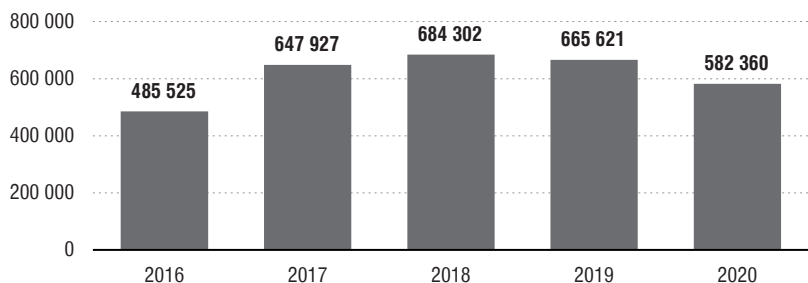
Liczba wjeżdżających pojazdów istotnie zmniejszyła się i jak już wspomniano prawie wyłącznie z uwagi na ograniczenia w wyniku pandemii. I ma to wpływ na liczbę wystawionych polis ubezpieczenia granicznego, wypadków powodowanych na terenie Polski i w konsekwencji wskaźnik szkodowości jednak należy mieć na uwadze, że duża zmienność w tym zakresie powoduje utrudnienie w odniesieniu do kalkulacji składek oraz planowaniu rezerw.

Nie bez znaczenia jest również dużo wyższy koszt pozyskania – prowizje, który znacznie przekraczają poziom typowy dla komunikacyjnego OC krajowego. Ponadto należy mieć na uwadze, iż mimo dość ścisłych kontroli zarówno na granicach, jak wyrwykowych na terenie naszego kraju, część powodujących wypadki jest nieubezpieczona. Stanowi bezpośrednie obciążenie dla naszego rynku ubezpieczeniowego.

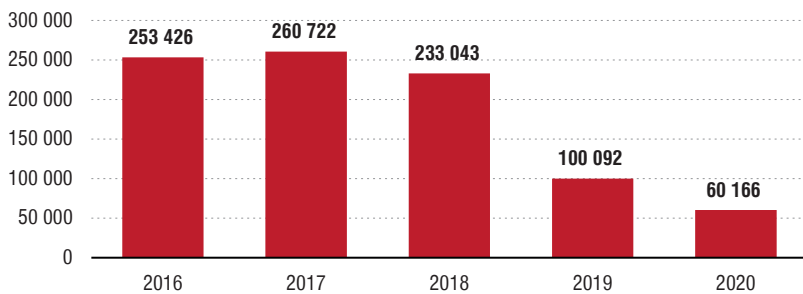
POZYTYWNA ZMIANA

Spadek liczby zdarzeń drogowych, niezależnie od tego, kto jest sprawcą, jest zawsze zjawiskiem pozytywnym. Wpływa na poprawę bezpieczeństwa ludzi oraz zmniejsza obciążenie rynku wypłatami. Czy stanowi jednak trwały trend? Możemy powątpiewać. Jednak nie przekonamy się o tym do czasu zwalczania pandemii. A to może potrwać jeszcze parę lat. □

Wyk. 3. Liczba certyfikatów Zielonej Karty w latach 2016-2020



Wyk. 4. Liczba ubezpieczeń granicznych w latach 2016-2020



Źródło: PBUK.