

Miesięcznik

Ubezpieczeniowy

ISSN 1732-2413 • WSZYSTKO, CO TRZEBA WIEDZIEĆ O RYNKU UBEZPIECZEŃ • TOM 20 I NUMER 7/8 I LIPIEC/SIERPIEŃ 2023 • 21 LIPCA 2023



© rbadowski/stock.adobe.com

W N U M E R Z E :

Ogień: ochrona, zabezpieczenia

Dystrybucja/Ekosystem EV

Adam Dwulecki o biznesie/Przestępczość/Homo interneticus



MAŁGORZATA KOPCIŃSKA
dyrektor Wydziału Biuro Gwarant
Polskiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych

Zmiany w Systemie Zielonej Karty

Koniec Zielonych Kart dla kierowców wjeżdżających do Polski z Białorusi i Rosji. Od 1 czerwca 2023 r., przekraczając granice Polski i innych państw EOG, zmotoryzowani z obu krajów muszą wykupić lokalne ubezpieczenie graniczne. Wypowiedzenie umów Biurom Narodowym Białorusi i Rosji to jedno z największych wydarzeń w 65-letniej historii obecności polskiego rynku w Systemie Zielonej Karty. – **MAŁGORZATA KOPCIŃSKA**

Dobiegły końca umowy z Biurami Narodowymi Białorusi i Rosji o wzajemnym honorowaniu Zielonych Kart. Od 1 czerwca 2023 r. kierowcy pojazdów zarejestrowanych w tych krajach, wjeżdżając do Polski i innych państw EOG, muszą wykupić ubezpieczenia graniczne. Taki sam obowiązek spoczywa na kierujących pojazdami zarejestrowanymi w Polsce, przy wjeździe na Białoruś i do Rosji.

Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych rozwiązało dwustronne umowy z Biurem Białoruskim oraz z Biurem Rosyjskim rok temu, z zachowaniem 12-miesięcznego okresu wypowiedzenia. Na taki sam krok zdecydowały się wszystkie Biura Narodowe z Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz Biuro Szwajcarskie. To bez wątpienia jedna z największych zmian w całym Systemie w XXI wieku, a być może w całej jego blisko 75-letniej historii i 65-letnim okresie przynależności do niego polskiego rynku.

Umowy przestały obowiązywać z dniem 31 maja 2023 r. Zgodnie z ich warunkami, zobowiązania dotyczące wzajemnego honorowania certyfikatów Zielonych Kart wystawionych zarówno przez PBUK, jak i Biuro Białoruskie oraz Rosyjskie, wygasły.

Oznacza to, że po tym terminie jakiegokolwiek certyfikaty Zielonych Kart, wystawione przez Członków PBUK w jego imieniu, tracą swoją ważność na terytorium Białorusi i Federacji Rosyjskiej. Pozostają jednak nadal ważne w pozostałych krajach Systemu Zielonej Karty, o ile symbol danego kraju nie został wykreślony na certyfikacie.

Ale to nie koniec. **Zgromadzenie Ogólne Rady Biur (COB) Systemu Zielonej Karty podjęło decyzję o bezterminowym zawieszeniu w prawach członków Biura Białoruskiego oraz Biura Rosyjskiego z dniem 30 czerwca 2023 r.** Decyzja oznacza zawieszenie aktywnego członkostwa obu Biur Narodowych w Radzie Biur, brak możliwości uczestniczenia w jakichkolwiek komitetach i grupach roboczych COB oraz wykluczenie z głosowań, z jednoczesnym zobowiązaniem do bieżącego regulowania zobowiązań finansowych obu Biur Narodowych na rzecz innych członków Systemu Zielonej Karty. Jest to kolejna sankcja nałożona przez Biura Narodowe Systemu Zielonej Karty na Białoruś i Rosję.

SYSTEM WZAJEMNYCH UMÓW

System Zielonej Karty ma już blisko 75 lat. Ustanowiony został na podstawie uregulowania Rekomendacji Genewskiej ONZ z 1949 r., a rozpoczął swoją praktyczną działalność 70 lat temu, 1 stycznia 1953 r. Jego głównymi celami jest: zapewnienie poszkodowanym realnego prawa do otrzymania należnego im odszkodowania z tytułu szkód spowodowanych przez kierowcę pojazdu zarejestrowanego w innym państwie oraz ułatwienie przemieszczania się pojazdami mechanicznymi w oparciu o zuniifikowany certyfikat ubezpieczeniowy – Zieloną Kartę, bez konieczności nabywania komunikacyjnego ubezpieczenia OC na granicy każdego z odwiedzanych przez niego krajów.

Biura Narodowe Systemu realizują te cele w oparciu o zawarte dwustronne umowy między Biurami Narodowymi, na mocy których Międzynarodowa Karta Ubezpieczenia Samochodowego

– Zielona Karta, uznawana jest przez rządy państw, których Biura Narodowe należą do Systemu, jako jedyny i wystarczający dokument ubezpieczenia OC, uprawniający do przekraczania granic pojazdami mechanicznymi w obrębie Systemu.

System Zielonej Karty nie jest organizacją polityczną ani między państwową. Jest organizacją autonomiczną zrzeszającą rynki ubezpieczeniowe. Obecnie należą do niego prawie wszystkie europejskie rynki ubezpieczeniowe oraz rynki ubezpieczeniowe Iranu, Maroka i Tunezji. Podstawowym warunkiem przystąpienia do Systemu jest istnienie w państwie, którego Biuro Narodowe jest kandydatem, obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz ustanowienie Biura Narodowego, reprezentującego dany rynek ubezpieczeniowy.

Obecnie System zrzesza 46 Biur Narodowych, reprezentujących 47 krajów.

W jego ramach funkcjonuje także Porozumienie Wielostronne, zgodnie z którym kierowcy pojazdów zarejestrowanych w państwach, których Biura Narodowe są Sygnatariuszami Porozumienia, mogą poruszać się po terytoriach tych państw bez konieczności posiadania Zielonej Karty. W ich przypadku domniemywa się posiadanie ważnego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, zawartego w kraju, w którym pojazd został zarejestrowany, o czym świadczy ważna tablica rejestracyjna pojazdu. **Do Porozumienia Wielostronnego należy 34 spośród 47 członków Systemu Zielonej Karty, w tym Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.**

Systemem zarządza Rada Biur utworzona przez Biura Narodowe z państw członkowskich Systemu.

Biura Narodowe to zawodowe organizacje skupiające ubezpieczycieli prowadzących w danym kraju działalność ubezpieczeniową w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Biuro Narodowe, zgodnie z wymogami Rekomendacji Genewskiej, jest uznawane przez rząd danego państwa i podpisuje odpowiednie umowy z innymi biurami narodowymi należącymi do Systemu Zielonej Karty. W Polsce taką rolę pełni Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

I to właśnie PBUK wystawia certyfikaty Zielonej Karty, dystrybuowane następnie przez zakłady ubezpieczeń. Liczba wystawianych rocznie certyfikatów jeszcze 20 lat temu sięgała blisko 3,5 miliona. Począwszy od 1 maja 2004 r., czyli rozszerzenia Unii Europejskiej, sukcesywnie malała. Wpłynęło na to zarówno przystąpienie PBUK do Porozumienia Wielostronnego, jak i rozszerzenie wspólnego rynku ubezpieczeniowego o kraje bałtyckie: Litwę, Łotwę, Estonię, oraz sąsiadujące z Polską: Czechy i Słowację, stanowiące częsty kierunek wyjazdów lub koniecznego tranzytu. **W ostatniej dekadzie PBUK wystawiało rocznie około 700 tys. certyfikatów Zielonej Karty.**

ZIELONA KARTA

Międzynarodowa Karta Ubezpieczenia Samochodowego Zielona Karta jest certyfikatem potwierdzającym zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w ruchu transgranicznym. Co do zasady jest ważna w krajach, których symbole są na niej wymienione w rubryce nr 8 – Zakres Terytorialny Ważności, i nie zostały

przekreślone. W każdym odwiedzanym kraju Zielona Karta gwarantuje ochronę ubezpieczeniową zgodnie z prawem odnoszącym się do obowiązkowego ubezpieczenia w tym kraju.

Nie wszyscy kierowcy zdają sobie sprawę, że w świetle prawa polskiego Zielona Karta jest ubezpieczeniem dobrowolnym w takim sensie, że wyjeżdżając do kraju należącego do Systemu ZK, w którym istnieje obowiązek ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, kierowca pojazdu zarejestrowanego w Polsce może spełnić ten obowiązek na dwa sposoby, tj. 1) zaopatrzyć się w Zieloną Kartę wydaną przez polski zakład ubezpieczeń lub 2) zakupić ubezpieczenie graniczne przy wjeździe do odwiedzanego kraju.

Dobrowolność ubezpieczenia Zielona Karta ma m.in. takie konsekwencje, że do tego ubezpieczenia nie mają zastosowania przepisy Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, w tym sumy gwarancyjne wynikające z tej ustawy. Jest to istotne dla podróżujących udających się do krajów, w których lokalne prawo przewiduje minimalne sumy gwarancyjne niższe niż w Polsce, gdyż może się okazać, że mimo posiadania ważnej Zielonej Karty sprawca szkody będzie musiał dopłacić z własnych środków kwotę odszkodowania przekraczającą minimalne sumy gwarancyjne obowiązujące w kraju zdarzenia. Przed zakupieniem Zielonej Karty warto zatem sprawdzić w ogólnych warunkach ubezpieczenia, jaką ochronę ona oferuje (czy tylko taką, jaka jest wymagana prawem kraju zdarzenia, czy rozszerzoną). Zakres ochrony może się różnić w poszczególnych zakładach ubezpieczeń.

WYGAŚNIĘCIE UMÓW Z BIAŁORUSIĄ I ROSJĄ

Dokładnie 31 maja 2023 r. o godz. 23:59 czasu środkowoeuropejskiego wygasły – wypowiedziane rok wcześniej – umowy bilateralne z biurami Białorusi i Rosji. W konsekwencji straciły ważność Międzynarodowe Karty Ubezpieczenia Samochodowego (Zielone Karty) wystawione przez oba Biura Narodowe dla pojazdów zarejestrowanych w obu krajach. Na zasadzie wzajemności polskie Zielone Karty przestały być honorowane przy wjeździe do obu krajów.

Oznacza to, że od 1 czerwca 2023 r. kierujący pojazdami zarejestrowanymi w Białorusi i Rosji wjeżdżając na terytorium Polski zobowiązani są do zawarcia ubezpieczenia granicznego w jednym z polskich zakładów ubezpieczeń, podobnie jak wjeżdżając lub przebywając na terytorium Rosji lub Białorusi, w celu spełnienia istniejącego w tych państwach obowiązku ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, kierowcy pojazdów zarejestrowanych w Polsce zobowiązani są do wykupienia odpowiednio rosyjskich lub białoruskich polis ubezpieczenia granicznego.

Zawarcie stosownego ubezpieczenia jest możliwe na przejściach granicznych. Kontrola polis przeprowadzana jest zarówno przy wjeździe, jak i wyjeździe z Białorusi i Rosji. Należy mieć na uwadze również wzmożone kontrole na terytorium obu państw.

Kierowcy udający się do Białorusi i Rosji powinni mieć również na uwadze wysokość sum gwarancyjnych rosyjskich i białoruskich polis ubezpieczenia granicznego. Limity odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w tych

- państwach są znacząco niższe niż w Polsce. Minimalne sumy gwarancyjne ubezpieczenia OC p.p.m. wynoszą odpowiednio: w Rosji 400 tys. rubli na szkodę rzeczową na jednego poszkodowanego i 500 tys. rubli na szkodę osobową na jednego poszkodowanego oraz w Białorusi równowartość 10 tys. euro na szkodę rzeczową na jednego poszkodowanego i 10 tys. euro na szkodę osobową na jednego poszkodowanego.

W przypadku spowodowania szkód przekraczających ww. sumy gwarancyjne należy liczyć się koniecznością pokrycia szkód z własnych środków, jako warunkiem umożliwiającym opuszczenie jednego z tych państw.

UBEZPIECZENIA GRANICZNE

Ubezpieczenie graniczne to ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, ważne na terytorium państwa odwiedzanego, zawierane na krótki okres - zazwyczaj 30 dni. Swą potoczną nazwę bierze od zwyczajowego miejsca zakupu, czyli przejścia granicznego.

Ubezpieczenie graniczne ma zastosowanie nie tylko w odniesieniu do pojazdów z krajów pozaunijnych wjeżdżających na teren naszego kraju, ale może dotyczyć także kierujących pojazdami zaopatrzonymi w polskie tablice rejestracyjne wyjeżdżających za granicę. W krajach Europejskiego Obszaru Gospodarczego, a także w Andorze, Bośni i Hercegowinie, Czarnogórze, Serbii, Szwajcarii i Wielkiej Brytanii kierowcom pojazdów zarejestrowanych w Polsce wystarczy polskie ubezpieczenie OC. Jednak w takich państwach jak np. Ukraina – za naszą wschodnią granicą, czy południowoeuropejskich: Albania, Macedonia czy Turcja, przy przekraczaniu granicy polscy kierowcy muszą okazać Zieloną Kartę. Jeśli nie odebrali jej od swoich ubezpieczycieli, będą musieli wykupić ubezpieczenie graniczne przy wjeździe do odwiedzanego kraju. Dla każdego podróżującego własnym samochodem jest to dodatkowy wydatek od 5 do nawet ponad 100 euro w zależności od kraju podróży.

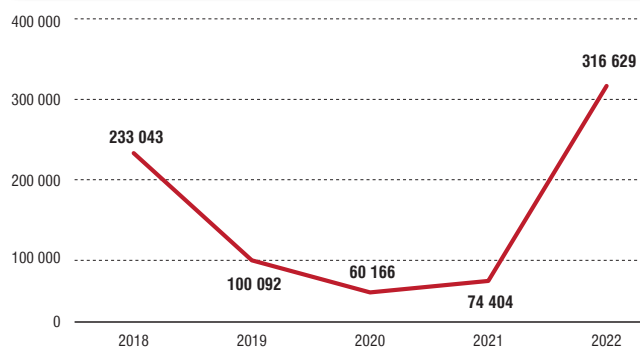
Z uwagi na położenie naszego kraju, w tym intensywny tranzyt drogowy, **znaczna część ubezpieczeń granicznych wystawianych przez polskich ubezpieczycieli dotyczy pojazdów zarejestrowanych w Białorusi, Rosji i Ukrainie.** Poniższe dane obrazują przepływ pojazdów przez wschodnie granice RP oraz liczbę wydanych w Polsce polis ubezpieczenia granicznego w latach 2018-2022.

Liczba pojazdów wjeżdżających do RP z terytorium:	2018	2019	2020	2021	2022
Federacji Rosyjskiej	482 628	470 648	115 616	55 809	52 670
Republiki Białorusi	1 573 328	1 448 197	54 359	491 189	434 072
Ukrainy	1 460 703	1 948 467	930 120	1 322 486	1 705 546
Razem	3 516 659	3 867 312	1 593 095	1 869 484	2 192 288

SZKODY ANGAŻUJĄCE ZIELONE KARTY

Biuro Białoruskie jest członkiem Systemu Zielonej Karty od 2003 r., natomiast Biuro Rosyjskie – od 2009 r. Podpisane przez PBUK bilateralne umowy o wzajemnym honorowaniu Zielonych Kart weszły w życie odpowiednio: 15 lutego 2003 r. oraz 1 stycznia 2009 r. i funkcjonowały nieprzerwanie do 31 maja 2023 roku.

Wystawione polisy UG



Źródło: PBUK.

O wadze tych porozumień, a także przydatności certyfikatów Zielonej Karty każdego roku przekonywały się setki tysięcy kierujących pojazdami mechanicznymi wyjeżdżającymi do Białorusi i Rosji, jak i z tych krajów do Polski i innych państw europejskich.

Certyfikat Zielonej Karty dając prawo wjazdu do innego państwa pojazdem mechanicznym, daje tym samym gwarancje pokrycia szkód, które można wyrządzić ruchem takiego pojazdu.

W 2022 r. kierowcy pojazdów z Polską rejestracją lub z polskimi dokumentami ubezpieczenia spowodowali poza granicami RP w innych państwach Systemu ZK, 63 030 zdarzeń. Z tego zdarzenia na terytorium Białorusi stanowiły 210 (tj. 0,33% wszystkich zdarzeń), a zdarzenia na terytorium Rosji 186 (tj. 0,30% wszystkich zdarzeń).

Natomiast kierowcy pojazdów zarejestrowanych za granicą spowodowali w 2022 r. **15 682** zdarzenia na terytorium Polski. Z tego 537 zdarzeń (tj. **3,42%**) spowodowali kierowcy pojazdów z rejestracją białoruską, a 304 (**1,94%**) kierowcy pojazdów z rejestracją rosyjską.

PODSUMOWANIE

Dla kierowców jadących do Białorusi oraz do Rosji po wygaśnięciu wzajemnych umów z Biurem Polskim o honorowaniu certyfikatów Zielonych Kart zmieniło się bardzo wiele. Od 1 czerwca 2023 r. certyfikaty zostały zastąpione obowiązkiem wykupienia ubezpieczenia granicznego. Dotyczy to zarówno naszych zmotoryzowanych wyjeżdżających na Białoruś i do Rosji, jak i kierujących pojazdami z tamtejszymi rejestracjami wjeżdżającymi do Polski.

Co więcej, jeśli kierowca pojazdu przed 31 maja 2023 r. przekroczył granicę z ważną Zieloną Kartą, nawet jeśli okres ważności wykraczał poza tę datę, Zielona Karta białoruska i rosyjska straciła z tym dniem ważność na terenie Polski, a Polska Zielona Karta straciła ważność w Białorusi i w Rosji, nawet jeśli symbole danych krajów na ZK nie zostały przekreślone, a jej posiadacz musi począwszy od 1 czerwca 2023 roku nabyć ubezpieczenie graniczne w lokalnym towarzystwie. Brak takiej polisy będzie równoznaczny z niespełnieniem obowiązku ubezpieczeniowego i podlega sankcji za brak OC. □