



Do druku nr 2401

POLSKIE BIURO
UBEZPIECZYCIELI KOMUNIKACYJNYCH

POLISH MOTOR INSURERS' BUREAU

Członek Rady Bur *The Member of the Council of Bureaux*

Nasz znak: K/O/S/158/09

Pan Lech Czapla
Zastępca Szefa
Kancelarii Sejmu

ul. Wiejska 4/6/8
00-902 Warszawa

Warszawa, dnia 19.10.2009

Dotyczy: poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym
oraz o zmianie niektórych innych ustaw, druk 2401

Szanowny Panie Ministrze,

Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych uprzejmie prosi o uwzględnienie w toku prowadzonych prac legislacyjnych następujących uwag odnoszących się do proponowanych przez wnioskodawców zmian w ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. 124 z 2003, poz. 1152 z późn. zmianami)

I. Projektowany zapis art. 2 pkt 10 lit. a

Projekt jest niezgodny z art. 6 dyrektywy 72/166/EEC.

Jego wprowadzenie przyczyniłoby się do uwolnienia na terenie Unii Europejskiej ruchu nieubezpieczonych przyczep zarejestrowanych w państwach trzecich.

Zwolnienie spod obowiązku ubezpieczenia posiadaczy przyczep powodowałoby ustanie obowiązku zawierania umowy ubezpieczenia OC przez posiadaczy przyczep zarejestrowanych w państwach trzecich, takich jak Rosja, Białoruś, Ukraina itd. Obecnie obowiązek ten adresowany do posiadaczy pojazdów zarejestrowanych w takich państwach określa art. 89 ust.1 ww. ustawy. Przepis ten stanowi implementację art. 6 dyrektywy 72/166/EEC nakładającej na wszystkie państwa członkowskie obowiązek zapewnienia, aby pojazdy z państw trzecich wjeżdżały na terytorium Wspólnoty z ważnym ubezpieczeniem OC (Zielona Karta lub ubezpieczenie graniczne). Wyłączenie przyczep z katalogu pojazdów podlegających obowiązkowemu ubezpieczeniu powodowałoby jednocześnie zniesienie tego obowiązku i uchylenie podstawy prawnej do przeprowadzania kontroli w tym zakresie przez służby graniczne, policję, czy Inspekcję Transportu Drogowego w odniesieniu do posiadaczy przyczep zarejestrowanych za granicą.



POLSKIE BIURO
UBEZPIECZYCIELI KOMUNIKACYJNYCH
POLISH MOTOR INSURERS' BUREAU

Odstąpienie od zasady obowiązkowego ubezpieczenia przyczepy jako pojazdu zarejestrowanego bez zachowania wymogów wynikających z art. 4 dyrektywy 72/166/EEC powoduje niezgodność uregulowania z art. 3 tejsze dyrektywy.

Wyłączenie przyczep, będących zgodnie z dyrektywą pojazdami mechanicznymi, spod obowiązku ubezpieczenia rodzi konieczność podjęcia czynności określonych w art. 4 dyrektywy, a polegających między innymi na powiadomieniu innych państw członkowskich oraz Komisji Europejskiej o środkach, jakie podjęto celem zapewnienia, iż szkody spowodowane ruchem pojazdów wyłączonych z obowiązku ubezpieczenia na terenie innych państw członkowskich będą bez przeszkód regulowane.

Sprzeczność z deklarowanym celem proponowanych zmian

Zwolnienie spod obowiązku ubezpieczenia zgodnie z projektem obejmuje nie tylko podmioty gospodarcze ale **wszystkich** posiadaczy przyczep, co nie jest jak się wydaje zamierzeniem projektodawców ustawy

II. Projektowany art. 29 ust. 1 pkt 1a

Odstąpienie od zasady obowiązkowego ubezpieczenia pojazdu wprowadzonego bezprawnie do ruchu.

Proponowane rozwiązanie jest niezgodne z funkcją ochronną ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów - osłabia pozycję poszkodowanego. Mając na uwadze przepisy wprowadzające obowiązek ubezpieczenia dla posiadaczy pojazdów niedopuszczonych do ruchu, a mimo to wprowadzanych do ruchu (art. 29 ust. 1 pkt 4, 5, 6) zasadne byłoby zobowiązanie posiadacza pojazdu czasowo wycofanego z ruchu do zawarcia umowy ubezpieczenia również przed faktycznym wprowadzeniem pojazdu do ruchu, a nie tylko przed upływem okresu na który pojazd został czasowo wycofany z ruchu.

III. Projektowany art. 37 ust.1 pkt 3

Wprowadzenie odpowiedzialności posiadacza pojazdu ciągnącego za szkody spowodowane przyczepą odłączoną odnosi skutek również wobec posiadaczy pojazdów zarejestrowanych za granicą - bez zapewnienia mechanizmu umożliwiającego egzekwowanie uprawnień osób poszkodowanych.

Praktyka PBUK w likwidacji szkód komunikacyjnych spowodowanych przez pojazdy zarejestrowane za granicą wskazuje, że

1/ w wielu przypadkach należy spodziewać się istotnych trudności w identyfikacji pojazdu ciągnącego, a tym samym jego ubezpieczyciela, szczególnie w odniesieniu do pojazdów spoza UE.

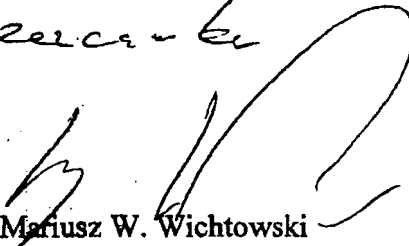
2/ w przypadku zidentyfikowania pojazdu ciągnącego, przy braku ubezpieczenia przyczepy zagraniczny ubezpieczyciel będzie kwestionował swoją odpowiedzialność odszkodowawczą argumentując, iż ubezpieczeniem objęty był jedynie pojazd ciągnący.



POLSKIE BIURO
UBEZPIECZYCIELI KOMUNIKACYJNYCH
POLISH MOTOR INSURERS' BUREAU

Należy ponadto zauważyć, że tendencje rozwiązań stosowanych w większości państw UE są odwrotne od proponowanych w projekcie ustawy i polegają na utrzymywaniu obowiązku zawierania umów OC w odniesieniu do przyczep, a przede wszystkim zabezpieczeniu poszkodowanemu ruchem zespołu pojazdów realności dochodzenia roszczeń od ubezpieczyciela przyczepy w sytuacji, gdy nie zidentyfikowano ciągnika.

2 Wykazano



Mariusz W. Wichtowski
Prezes Zarządu

Do wiadomości:

Ministerstwo Finansów
Departament Rozwoju
Rynku Finansowego
ul. Świętokrzyska 12
00-044 Warszawa