

TOMASZ KWIECIŃSKI

UBEZPIECZENIE POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH OD USZKODZEŃ (AUTO-CASCO) PO ZMIANACH LEGISLACYJNYCH

Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 30 XI 1981 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych¹ dokonano kolejnych istotnych zmian w systemie ustawowych ubezpieczeń komunikacyjnych. Powoływany akt normatywny uchylił uprzednio obowiązujące w tej materii przepisy prawne. Przypomnijmy w tym miejscu, iż system ustawowych ubezpieczeń komunikacyjnych regulowany był dotychczas w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 28 XI 1974 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 46, poz. 274). Rozporządzeniem z roku 1974 zreformowano w sposób radykalny stosowane podówczas rozwiązania legislacyjne. Obok bowiem stosowanych od 1962 r. jako ustawowych ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej posiadaczy i kierowców pojazdów mechanicznych oraz ubezpieczeń następstw nieszczęśliwych wypadków wynikłych z ruchu pojazdów wprowadzono ustawowe ubezpieczenie pojazdów samochodowych od uszkodzeń (auto-casco).

W latach następnych rozporządzenie w brzmieniu pierwotnym z 1974 r. poddano dwukrotnej nowelizacji. Najbardziej rzecz ujmując, zmiany zmierzały w kierunku zawężenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń poprzez jej wyłączenie za wypadki powstałe w czasie prowadzenia pojazdu używanego w celach niezarobkowych przez posiadacza zależnego i wyłączenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń za następstwa nieszczęśliwych wypadków wynikłych u pasażerów pojazdu (nowela z 1975 r.)² oraz w kierunku przebudowy zasad ubezpieczeń komunikacyjnych w ruchu międzynarodowym poprzez wprowadzenie powszechnych ustawowych ubezpieczeń komunikacyjnych (OC, NW, AC) w tymże ruchu za opłatą dodatkowej składki ubezpieczeniowej (nowela z 1978 r.)³.

Rozwiązania legislacyjne z 1974 r., a zwłaszcza nowela z roku 1975

¹ Dz. U. Nr 30, poz. 166 — w dalszej części określane mianem rozporządzenia (rozp.).

² Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 VIII 1975 r. — Dz. U. Nr 30, poz. 160.

³ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 I 1978 r. — Dz. U. Nr 1, poz. 1.

spotkały się — ogólnie rzecz ujmując — z nieprzychylną oceną społeczną oraz żywą krytyką wielu przedstawicieli nauki prawa ubezpieczeniowego. Już w chwili wprowadzenia ustawowego ubezpieczenia auto-casco wielu reprezentantów nauki kwestionowało potrzebę poczynienia tego kroku legislacyjnego. Podkreślano, że nie ma uzasadnienia, aby państwo wyręczało obywatela w myśleniu o jego własnym interesie⁴. Stan dezaprobaty wobec przyjętych rozwiązań pogłębiały kolejne zmiany prawodawcze oraz praktyka ubezpieczeniowa, w których interes klienta zakładu ubezpieczeń pozostawał poza sferą zainteresowania państwa i PZU. Szczególne kontrowersje dotyczyły merytorycznej zasadności wyłączenia odpowiedzialności PZU za szkody wynikłe w czasie prowadzenia pojazdu przez posiadacza zależnego i rozumienia pojęcia „posiadacza zależnego” użytego w § 5 ust. 1 pkt 1 rozp. w brzmieniu noweli z 1975 r. Wedle zapatrywania PZU, przez osobę tę należało rozumieć każdego prowadzącego pojazd, a nie wymienionego w dowodzie rejestracyjnym (poza małżonkiem osoby wskazanej w dowodzie rejestracyjnym oraz jej bliskimi pozostającymi na utrzymaniu)⁵. Taka interpretacja tego terminu pozostawała w oczywistej sprzeczności z treścią przepisów rozporządzenia i powszechnym rozumieniem tego pojęcia (art. 336 k.c.). Zwracano na ten fakt uwagę w literaturze, kwestię tę kilkakrotnie rozstrzygał również — i to po myśli ubezpieczonych — Sąd Najwyższy⁵. Procesy na tym tle były jednak nadal liczne.

Nie tylko ta okoliczność uzasadniała potrzebę przebudowy systemu ubezpieczeń komunikacyjnych. Rozporządzenie z 1974 r. (z dwoma nowelami) było aktem prawnym wysoce niedoskonałym. Pomijając już same rozwiązania merytoryczne, wiele przepisów, ze względu na brak precyzji w ich ujęciu, nasuwało zastrzeżenia. Stwarzały te przepisy możliwości wielorakiej ich interpretacji, a zakład ubezpieczeń niejednokrotnie przyjmował wykładnię najmniej dogodną dla posiadaczy pojazdów i poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych. W tym kontekście postulat rewizji przyjętych konstrukcji jurydycznych oraz postulat ulepszenia redakcji poszczególnych przepisów godzien był pełnej aprobaty. Zabiegi te należało przeprowadzić jak najszybciej.

Okres funkcjonowania mechanizmów wyrażających autentyczną opinię społeczną przyspieszył prace prawodawcze i należyte ukierunko-

⁴ J. Panowicz-Lipska, T. Kwieciński, W. Marek, *Sesja naukowa poświęcona obowiązkowym ubezpieczeniom komunikacyjnym*, Państwo i Prawo 1976, nr 8-9, s. 240.

⁵ Reprezentatywnym dla tego punktu widzenia był pogląd Z. Lichniaka, *Zakres pojęcia posiadacza zależnego w obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 1976, nr 7, s. 13-14.

⁶ Por. wyrok SN z 10 III 1977 r. z aprobującą glosą A. Wąsiewiczza i T. Kwiecińskiego, OSPiKA 1978, nr 1, poz. 5 oraz powoływaną w glosie literaturę; patrz także wyrok SN z 12 XII 1977 r., OSPiKA 1978, nr 6, poz. 112 oraz wyrok z 9 IX 1977 r., OSN CP 1978, z. 7, poz. 111.

wał legislację w dziedzinie ubezpieczeń komunikacyjnych. Wiele postulatów, które od lat nie wywoływały żadnej reakcji prawodawcy, doczekało się realizacji w przepisach rozporządzenia z 1981 r. W rozporządzeniu tym zaniechano przede wszystkim stosowania wyłączenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń za szkody powstałe w czasie prowadzenia pojazdu używanego w celach niezarobkowych przez posiadacza zależnego. Aktualnie zakład ubezpieczeń ponosi więc odpowiedzialność gwarancyjno-repartycyjną niezależnie od tego, kto prowadzi pojazd w chwili wypadku. Powrót do rozwiązań stosowanych w tym zakresie przed 1 X 1975 r. należy przyjąć z pełną aprobatą. Zmiana w tej materii — dokonana w obrębie wszystkich ustawowych ubezpieczeń komunikacyjnych — czyni przeto narosły kontrowersjami problem posiadacza zależnego nieaktualnym. Zmiana ta przywraca systemowi ubezpieczeń komunikacyjnych spójność, upraszcza zasady i tryb ubezpieczenia, czyni w końcu ów system bardziej zrozumiałym dla posiadaczy pojazdów samochodowych.

W wielu dalszych przyjętych na gruncie nowego rozporządzenia zmianach widać troskę o interes użytkowników dróg. Zaniechano np. stosowania wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela za następstwa nieszczęśliwych wypadków wynikłych u pasażerów. Z zadowoleniem trzeba także odnotować fakt, iż hasło prewencyjno-wychowawczego oddziaływania systemu ubezpieczeń komunikacyjnych nie jest już hasłem „wytrychem”, którym uzasadniano by nawet najmniej korzystne dla posiadaczy pojazdów i niewiele mające z kwestią prewencji wspólne zmiany legislacyjne. W przyjętych rozwiązaniach widać pewną myśl i realizację funkcji ubezpieczeń gospodarczych. Oczywiście w tej wstępnej pozytywnej ocenie zmian abstrahuję od problemu polityki taryfowej. Tutaj należy liczyć się ze znacznym wzrostem kosztów ubezpieczeń komunikacyjnych. Zjawisko to jest wszelako charakterystyczne w naszym kraju dla wszystkich dziedzin życia, nie tylko dziedziny ubezpieczeń.

Ramy artykułu nie pozwalają na przeprowadzenie analizy i oceny wszystkich zmian w systemie ubezpieczeń komunikacyjnych. W dalszych moich uwagach koncentruję się więc na regulacji dotyczącej ubezpieczenia auto-casco. Najwięcej zmian legislacyjnych dotyczy właśnie tego ubezpieczenia. Pragnę przy tym zaznaczyć, iż w artykule tym ze względu na jego szczupłe ramy niektóre zagadnienia mogą wyłącznie zasygnalizować. Opracowanie moje nie pretenduje zresztą do wyczerpującego omówienia ubezpieczenia AC.

I

Stosownie do treści § 1 ust. 1 pkt 1 rozp. obowiązkowemu ubezpieczeniu auto-casco na terytorium PRL podlegają szkody wynikłe wskutek uszkodzenia, zniszczenia lub utraty pojazdów mechanicznych będących w

posiadaniu osób fizycznych i jednostek gospodarki nie uspołecznionej. Z ubezpieczenia tego zwalnia się wszelako: 1) samochody osobowe używane w celach zarobkowych przez okres dłuższy niż 10 lat, a w celach niezarobkowych — 15 lat; 2) autobusy, samochody ciężarowe, ciągniki oraz przyczepy do pojazdów samochodowych, używane przez okres dłuższy niż 10 lat; 3) przyczepy do samochodów osobowych; 4) motocykle (§ 5 ust. 1 rozp.). Z obowiązkowego ubezpieczenia AC zwalnia się ponadto pojazd mechaniczny, jeżeli posiadacz pojazdu w terminie do dnia 31 grudnia danego roku, opłaci składkę za następny rok ubezpieczeniowy tylko za obowiązkowe ubezpieczenia OC i NW oraz złoży jednocześnie oświadczenie o rezygnacji z ubezpieczenia auto-casco na blankiecie wpłaty składki dla PZU (§ 5 ust. 2 rozp.).

Możliwość rezygnacji z ubezpieczenia AC w ruchu krajowym przewidziana w § 5 ust. 2 rozp. stanowi istotne novum. Prima facie wydawać by się mogło, że zmienia ona charakter ubezpieczenia AC w ruchu krajowym z ubezpieczenia ustawowego na umowne. Implikacje przypisania ubezpieczeniu AC cech ubezpieczenia umownego byłyby bardzo daleko idące. Trzeba by bowiem stwierdzić, że umowa ta zawierana jest wprawdzie na warunkach określonych przepisami rozporządzenia, ale w zakresie nie uregulowanym tym aktem normatywnym do umowy ubezpieczenia AC stosuje się przepisy kodeksu cywilnego dotyczące tak wszystkich umownych ubezpieczeń majątkowych (art. 805 - 828), jak i w ogóle czynności prawnych oraz zobowiązań z umów. Czy jednak na gruncie obowiązującego w tej materii porządku prawnego można bronić tej koncepcji? Odpowiedź na tak postawione pytanie musi być negatywna. Niepodobna bowiem przyjąć, że umowa może być zawarta poprzez milczenie obu stron. Bierne zachowanie się nie jest samo w sobie środkiem zdatnym do wyrażenia woli wywołania skutków prawnych. Tym bardziej bierne zachowanie dwóch podmiotów nie może konstytuować umowy. W takim przypadku nie dochodzi przecież do uznawanego przez prawo konsensu⁷. Rozporządzenia Rady Ministrów z 30 XI 1981 r. nie można traktować jako instytucji, która przymusza ubezpieczyciela do składania jakby generalnej oferty kierowanej ad incertam personam. Akt normatywny nie może również sam w sobie stanowić oferty. Podobnie milczenia posiadacza pojazdu nie można uważać za złożenie oświadczenia woli. Prostą konsekwencją tego wywodu musi być stwierdzenie, że ubezpieczenie AC

⁷ Co do normatywnej oceny milczenia patrz zwłaszcza Z. Radwański, *Teoria umów*, Warszawa 1977, s. 81 i nast.; tegoż, *Zarys części ogólnej prawa cywilnego*, Warszawa 1979, s. 220; S. Grzybowski, *System prawa cywilnego — część ogólna*, Wrocław—Warszawa—Kraków—Gdańsk 1974, s. 540-541; B. Gawlik, *Procedura zawierania umowy na tle ogólnych przepisów prawa cywilnego (art. 66 - 72 k.c.)*, Kraków 1977, s. 99 i nast. Co do cech konstytuujących umowę: Z. Radwański, *Teoria*, s. 62 i nast.

w ruchu krajowym pozostało nadal ubezpieczeniem ustawowym⁸. Nie podzielałam zapatrywania, wedle którego jedną z cech ubezpieczenia ustawowego jest brak swobody w powzięciu decyzji o wstąpieniu w stosunek prawny ubezpieczenia⁹. Prawu ubezpieczeniowemu znane są przypadki, w których zachowanie się podmiotów określanych mianem ubezpieczających ma istotne znaczenie dla bytu stosunku prawnego ubezpieczenia ustawowego, np. w ustawowym ubezpieczeniu budynków niezgłoszenie budynku niemieszkalnego, nie wchodzącego w skład gospodarstwa rolnego do ubezpieczenia sprawia, że stosunek prawny ubezpieczenia ustawowego nie powstaje¹⁰. Cechą różniącą ubezpieczenie ustawowe od umownego jest więc nie tyle brak swobody w powzięciu decyzji o wstąpieniu w stosunek prawny, co powstanie tegoż stosunku z mocy samego prawa, bez potrzeby składania oświadczeń woli oraz uniezależnienie powstania odpowiedzialności ubezpieczyciela od faktu zapłaty składki. W tym kontekście również pośród ubezpieczeń ustawowych podobnie jak wśród ubezpieczeń umownych można wyróżnić ubezpieczenia obligatoryjne (przymusowe) oraz fakultatywne (nieprzymusowe). Fakultatywność ubezpieczenia ustawowego polega na możliwości uchylenia pewnego statusu prawnego poprzez bierne zachowanie albo jednostronną czynność prawną podmiotu¹¹, który w stosunku prawnym ubezpieczenia miałby występować w roli ubezpieczającego. Ów status prawny byłby powstał *ex lege* w braku biernego zachowania albo dokonania wspomnianej czynności konwencjonalnej. Zdaję sobie sprawę z faktu, iż proponowany przeze mnie podział ubezpieczeń ustawowych odbiega od klasyfikacji dotychczas stosowanych w literaturze przedmiotu. Wszelkie jednak klasyfikacje muszą odzwierciedlać stan aktualnego ustawodawstwa. Prawodawstwo jest materią żywą, zmieniającą się, częstokroć kreującą nowe konstrukcje prawne. Ta okoliczność rodzi potrzebę rewizji poglądów zastanych w doktrynie. Mając na uwadze pewne konotacje doktrynalne zrezygnowałem z wyróżnienia ustawowych ubezpieczeń dobrowolnych i obowiąz-

⁸ W kwestii cech ubezpieczeń ustawowych — W. Warkałło, *Prawo ubezpieczeniowe — zarys wykładu i materiały normatywne*, Warszawa 1974, s. 77 - 78; A. Wąsiewicz, Z. K. Nowakowski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, Warszawa—Poznań 1980, s. 92 - 94.

⁹ Por. A. Wąsiewicz, Z. K. Nowakowski, *Prawo*, s. 94.

¹⁰ Patrz § 19 ust. 1 rozp. Rady Ministrów z 20 XII 1974 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń budynków oraz mienia w gospodarstwach rolnych — Dz. U. Nr 49, poz. 303; Por. A. Wąsiewicz, Z. K. Nowakowski, *Prawo*, s. 157.

¹¹ Prawu cywilnemu znane są konstrukcje zbliżone do tej, którą zastosowano w ustawowym ubezpieczeniu AC w ruchu krajowym, np. wypowiedzenie najmu przez osobę wstępującą z mocy prawa w uprawnienia zmarłego najemcy (art. 691 k.c.), odrzucenie spadku (art. 1012 i 1020 k.c.). Konstrukcja taka polega na tym, iż sytuacja prawna określonego podmiotu tworzy się niejako *ex lege*, a nie wskutek dokonania czynności prawnej. Można jednak tę sytuację „uchylić” mocą jednostronnego oświadczenia woli.

kowych posługując się zarazem terminami „ustawowe ubezpieczenia przymusowe” oraz „ustawowe ubezpieczenia nieprzymusowe”.

Powyższy wywód prowadzi — moim zdaniem — do jedyne­go możliwego do przyjęcia wniosku, iż krajowe ubezpieczenie AC uregulowane w przepisach rozporządzenia jest nieprzymusowym ubezpieczeniem ustawowym¹². Powstaje ono z mocy samego prawa, o ile podmiot wskazany w ustawie jako ubezpieczający nie zrezygnował z tego ubezpieczenia. Z takim ujęciem tej problematyki korespondują rozwiązania przyjęte w kwestii powstania odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń oraz płatności i egzekwowania składek. Z chwilą bowiem powstania stosunku prawnego ubezpieczenia powstaje również odpowiedzialność gwarancyjno-repartycyjna zakładu ubezpieczeń. Nie stanowi natomiast przesłanki powstania tej odpowiedzialności uiszczenie składki za ubezpieczenie AC. Składka może być ściągnięta przy odpowiednim zastosowaniu przepisów o zobowiązaniach podatkowych.

W uwagach tych kilka zdań należy poświęcić również samemu oświadczeniu o rezygnacji z ubezpieczenia AC. Otóż oświadczenie to jest jednostronną czynnością prawną o cechach zbliżonych do czynności wypowiedzenia stosunku prawnego. W odniesieniu do oświadczenia o rezygnacji znajdują więc zastosowanie przepisy k.c. dotyczące czynności prawnych (art. 56 i nast.). Dla oświadczenia o rezygnacji przewidziano zwykłą formę pisemną. Fakt ten wywołuje nader istotną wątpliwość. Wiadomo bowiem, że zastrzeżenie pisemnej formy zwykłej bez rygoru nieważności ma ten skutek, iż formę tę poczytuje się za zastrzeżoną dla celów dowodowych. Trzeba więc konsekwentnie stwierdzić, iż niezachowanie pisemnej formy oświadczenia o rezygnacji nie wpływa na ocenę ważności tegoż oświadczenia. Dalszym wnioskiem w tym toku rozumowania musi być stwierdzenie, że sam fakt zapłaty składki za ubezpieczenia OC i NW do 31 XII za następny okres ubezpieczenia oznaczać może rezygnację z ustawowego ubezpieczenia AC. Nie można jednak wykluczyć, iż intencją prawodawcy było uzależnienie ważności rezygnacji od dochowania formy pisemnej. Mogłoby na to wskazywać posłużenie się przez prawodawcę funktorem koniunkcji: zapłata składki oraz jednoczesna rezygnacja na blankiecie wpłaty. Gdyby tak było w istocie, to oczywisty błąd legislacyjny stać się może w niedalekiej przyszłości źródłem nieporozumień pomiędzy PZU a jego klientami.

¹² Z tej przyczyny posłużenie się w tytule rozporządzenia terminem „ubezpieczenia obowiązkowe” należy ocenić krytycznie. Pojęcie to bezzasadnie utożsamiane jest z pojęciem „ubezpieczenia ustawowego”. W literaturze od dłuższego czasu postuluje się zastąpienie nazw „ubezpieczenia obowiązkowe” i „ubezpieczenia dobrowolne” terminami znacznie lepiej korespondującymi z ich merytoryczną treścią, a mianowicie „ubezpieczenia ustawowe” i „ubezpieczenia umowne” — por. A. Wąsiewicz, T. Kwieciński, *Uwagi do projektów ustawy ubezpieczeniowej i statutu PZU*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 1981, nr 3, s. 1 i 3 oraz powołaną tam wcześniejszą literaturę (przypis 4).

Możliwość rezygnacji z ustawowego ubezpieczenia AC w ruchu krajowym za jednoczesnym uiszczeniem składki za ubezpieczenia OC i NW przewidziano także w przypadku rejestrowania pojazdu w okresie roku kalendarzowego. W razie niezłożenia oświadczenia o rezygnacji pojazd podlega ubezpieczeniom w pełnym zakresie (§ 5 ust. 3 rozp.). Konstrukcja przyjęta w przepisie § 5 ust. 3 rozp. nie odbiega od rozwiązania zastosowanego w ustępie poprzedzającym tego paragrafu.

Znaczne kontrowersje w zakresie wykładni może wywołać natomiast treść § 5 ust. 4 rozporządzenia. Otóż w razie zbycia pojazdu przez osobę fizyczną lub jednostkę gospodarki nie uspołecznionej w okresie roku kalendarzowego, dowód opłacenia składki ubezpieczeniowej jest ważny w stosunku do nowego posiadacza pojazdu z uwzględnieniem zakresu ubezpieczenia (OC, NW, AC albo OC, NW) do końca roku kalendarzowego, za który opłacił składkę poprzedni posiadacz. Nabywcy pojazdu objętego ubezpieczeniami w ograniczonym zakresie (OC, NW) przysługuje jednakże prawo rozszerzenia zakresu ubezpieczeń o ubezpieczenie auto-casco pod warunkiem zapłaty składki uzupełniającej za to ubezpieczenie za pełne miesiące do końca roku kalendarzowego, z tym że miesiąc rozpoczęty liczy się za pełny. Rozwiązanie przyjęte w § 5 ust. 4 rozp. diametralnie odbiega od konstrukcji zastosowanej w ustępie 2 i 3 tego paragrafu. Niezapłacenie składki ubezpieczeniowej ma bowiem ten skutek, iż w ogóle nie nawiązuje się stosunek prawny ubezpieczenia AC, a tym samym nie powstaje odpowiedzialność ubezpieczyciela z tego ubezpieczenia. Dzieje się tak wbrew ogólnej regule znamionującej wszystkie ubezpieczenia ustawowe. Logicznym wnioskiem jest przeto stwierdzenie, że w przypadku unormowanym w § 5 ust. 4 rozp. ubezpieczenie AC w ruchu krajowym potraktowano tak jakby było ono ubezpieczeniem umownym¹³. De lege lata posiadacz pojazdu może rozszerzyć zakres ubezpieczenia w każdym czasie do końca roku kalendarzowego, w którym nabył pojazd ubezpieczony w ograniczonym zakresie. Możliwość rozszerzenia zakresu ubezpieczeń o ubezpieczenie AC nie jest bowiem ograniczona w tym przypadku żadnym terminem. Odpowiedzialność ubezpieczyciela powstanie w tym przypadku dnia następnego po uiszczeniu przez nabywcę uzupełniającej składki za ubezpieczenie auto-casco (art. 814 § 1 k.c.)¹⁴.

Omawiane zmiany dotyczące nawiązania się stosunku prawnego ubezpieczenia AC zmiernają w moim przekonaniu we właściwym kierunku,

¹³ Umowa ta zawierana jest jednak na warunkach określonych przepisami rozporządzenia. W dziedzinie ubezpieczeń praktyka taka nie jest czymś nadzwyczajnym — por. J. Ławrynowicz, *Dobrowolne ubezpieczenia komunikacyjne*, Nowe Prawo 1977, nr 1, s. 06 i nast.

¹⁴ Na marginesie można zwrócić uwagę na fakt, że nowonabywca pojazdu ubezpieczonego w pełnym zakresie (OC, NW, AC) nie może w chwili nabycia pojazdu zrezygnować — bez jego wyrejestrowania — z ubezpieczenia AC.

aczkolwiek niektóre spośród nich nie dają pełnej satysfakcji. Myślę zwłaszcza o rozwiązaniu przyjętym w § 5 ust. 4 rozp. Sądę, iż w razie nabycia pojazdu o ograniczonym zakresie ubezpieczenia milczenie nabywcy winno wywoływać takie same skutki jakie powstają w przypadku pierwszej rejestracji pojazdu, a więc z chwilą nabycia powinien powstawać stosunek prawny ustawowego ubezpieczenia AC. Ujednoliciłoby to zasady ubezpieczenia AC. Wiadomo wszak, że stan wiedzy ubezpieczeniowej wśród społeczeństwa jest wręcz fatalny. Dezorientację posiadaczy pojazdów pogłębia brak stabilizacji systemu ubezpieczeń komunikacyjnych (częste zmiany legislacyjne). Niewiedza posiadacza pojazdu może prowadzić — często wbrew woli posiadacza — do utraty roszczeń z ubezpieczenia AC wskutek nieopłacenia składki za to ubezpieczenie. Z drugiej strony rozumiem motywy przyjęcia regulacji w brzmieniu § 5 ust. 4 rozp. Zastosowanie reguły przyjętej w § 5 ust. 2 i 3 rozp. prowadziłoby w razie powstania wypadku objętego ubezpieczeniem AC w pojeździe o ograniczonym zakresie ubezpieczenia do sporządzania pozornych umów zbycia albo umów antydatowanych. Zjawiskom tym mogłoby jednak skutecznie zapobiegać nałożenie na zbywcę i nabywcę pojazdu obowiązku notyfikacji zmiany właściciela w stosownym terminie pod rygorem utraty roszczeń z ustawowego ubezpieczenia AC. Proponowane rozwiązanie nie jest oczywiście doskonałe, ma ono jednak ten walor, iż integruje zasady ubezpieczenia AC. Rozwiązaniem najdoskonalszym byłoby na pewno pełne przywrócenie umownej formy ubezpieczeniu AC.

Dalsze rozwiązania przyjęte co do podmiotowego i przedmiotowego zakresu stosowania ustawowego ubezpieczenia AC w ruchu krajowym nie różnią się w sposób zasadniczy od rozwiązań stosowanych uprzednio. Wprawdzie w § 1 ust. 1 pkt 3 rozp. stwierdzono, iż ubezpieczeniu AC podlegają pojazdy mechaniczne, a nie pojazdy samochodowe, ale posłużenie się tym terminem nie zmienia zakresu stosowania tego ubezpieczenia wedle kryterium przedmiotowego¹⁵. Skutku tego nie wywołuje również uściślenie pojęcia pojazdu zarejestrowanego, przez który rozumie się pojazd dopuszczony do ruchu, tj. zaopatrzony w dowód rejestracyjny i tablice rejestracyjne lub czasowo dopuszczony do ruchu, tj. zaopatrzony w pozwolenie czasowe i tymczasowe lub próbne tablice. Ten zabieg legislacyjny zasługuje na aprobatę, albowiem kwestia ta na gruncie dawnych przepisów, zwłaszcza w kontekście z regulacją tej problematyki przyjętą w kodeksie drogowym¹⁶, należała do kontrowersyjnych¹⁷.

¹⁵ Por. § 2 pkt 1 i § 22 rozporządzenia.

¹⁶ Rozp. Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z 20 VII 1968 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych — Dz. U. Nr 27, poz. 183 z późniejszymi zmianami.

¹⁷ Por. wyrok SN z 4 XII 1979 r., OSN CP 1980, z. 6, poz. 123 oraz polemikę, którą to rozstrzygnięcie wywołało — glosy S. Podmostko i W. Marka, Nowe Prawo 1981, nr 6, s. 170-182.

Zmiana legislacyjna o mniejszej doniosłości dotyczy doprecyzowania sposobu liczenia okresu używania pojazdów objętych ustawowym ubezpieczeniem AC. Otóż okres ten liczy się obecnie nie od daty wyprodukowania pojazdu, ale od końca roku kalendarzowego, w którym pojazd został wyprodukowany. I tę zmianę należy zaaprobować, usuwa ona bowiem kontrowersje, które wywoływał uprzednio obowiązujący stan prawny.

Rozwiązania przyjęte co do zakresu stosowania ubezpieczenia AC wedle kryterium przedmiotowego nie usuwają jednak wszystkich wątpliwości, które stwarzał uprzednio obowiązujący porządek prawny. Nadal niejasne są motywy objęcia ustawowym ubezpieczeniem pojazdów, których okres używania nie przekracza 10 albo 15 lat, a pozostałych nie. Nadal kontrowersyjna jest również kwestia objęcia ubezpieczeniem ustawowym pojazdów, które przez pewien czas używane były w celach zarobkowych, a potem niezarobkowych¹⁸.

Na koniec tych uwag trzeba zauważyć, że zakres stosowania ubezpieczenia AC w ruchu międzynarodowym w porównaniu z poprzednio obowiązującymi przepisami pozostał bez zmian. Ubezpieczenie AC w ruchu międzynarodowym jest nadal ubezpieczeniem powszechnym i obligatoryjnym, co oznacza, iż posiadacz pojazdu nie może z niego skutecznie zrezygnować. Ubezpieczeniu temu podlegają wszystkie pojazdy mechaniczne wraz z przyczepami niezależnie od osoby posiadacza i okresu używania pojazdu (§ 3 rozp.).

II

Kolejne zmiany legislacyjne odnoszą się do zakresu ochrony ubezpieczeniowej udzielanej w obrębie ubezpieczenia auto-casco. Zmiany te w mniejszym stopniu dotyczą katalogu zdarzeń objętych ochroną, w znacznie większym zaś katalogu wyłączeń prawa do świadczeń odszkodowawczych. Przepis § 22 rozp., w którym określono zakres ochrony, nieznacznie odbiega od treści § 22 rozp. z 1974 r. W przepisie tym doprecyzowano i rozszerzono definicję kolizji, przez którą rozumie się nagłe działanie siły mechanicznej w momencie zetknięcia pojazdu z przedmiotami znajdującymi się poza tym pojazdem, osobami, zwierzętami, przewrócenia się lub spadnięcia przedmiotu i innych podobnych przyczyn (ust. 1 pkt 1) oraz poszerzono wyliczenie klęsk elementarnych rodzących odpowiedzialność ubezpieczyciela (ust. 1 pkt 2). Zmiany w treści § 22 ust. 1 pkt 1 i 2 rozp. nie mają wyłącznie charakteru zmian redakcyjnych. Rozszerzają one zakres ochrony udzielanej posiadaczom pojazdów. Bardziej znaczące zmiany merytoryczne przewidziano jednak w § 23 rozp., w którym określono katalog zdarzeń nie mających przymiotu wypadku ubezpieczeniowego. Otóż wedle tego przepisu zakład ubezpieczeń nie odpo-

¹⁸ T. Kwieciński, *Zakres stosowania obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco*, *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny* 1976, z. 1, s. 181 - 183.

wiada za szkody: 1) powstałe wskutek normalnej eksploatacji pojazdu; 2) powstałe wskutek czynności wykonywanych przez posiadacza (kierowcę) pojazdu lub osobę przez niego upoważnioną albo przez zakład naprawczy w związku z konserwacją i naprawą pojazdu, chyba że szkoda powstała wskutek ognia, wybuchu, niezbędnych prób technicznych przed lub po dokonaniu naprawy, jak również wskutek kradzieży pojazdu przez osobę nie zatrudnioną przez zakład naprawczy; 3) powstałe podczas jazd wyścigowych i konkursowych oraz treningów do takich jazd, jak również użycia pojazdu jako rekwizytu; 4) powstałe podczas prowadzenia pojazdu mechanicznego przez posiadacza pojazdu lub upoważnionego kierowcę w stanie nietrzeźwości lub bez odpowiedniego prawa jazdy; 5) spowodowane umyślnie przez posiadacza pojazdu lub upoważnionego przez niego kierowcę; 6) które nie przekraczają 1000 zł.

Już pobieżne przyjrzenie się treści § 23 rozp. prowadzi do stwierdzenia, iż zasadniczą nowością jest zastosowanie w ubezpieczeniu AC franszyzy integralnej¹⁹. Jeśli więc szkoda w pojeździe lub jego wyposażeniu nie przekracza 1000 zł, zakład ubezpieczeń odmawia wypłaty odszkodowania i to niezależnie od przyczyny powstania tej szkody. Powstanie szkody w wysokości przekraczającej kwotę 1000 zł prowadzi do pełnej jej repartycji, o ile oczywiście wypadek nie mieści się w kategorii tych, w których znajduje zastosowanie instytucja udziału własnego.

Nie stanowi natomiast merytorycznej zmiany pominięcie w § 23 szkód w materiałach pędnych i płynach chłodzących silnik (§ 24 pkt 5 rozp. z 1974 r.). Materiały te oraz płyny nie stanowią bowiem ani części, ani wyposażenia pojazdu w rozumieniu § 1 zarządzenia Ministra Finansów z 10 XII 1981 r.²⁰ Zakład ubezpieczeń wolny jest przeto od obowiązku naprawienia tej kategorii szkód.

Rozszerzenie zakresu ochrony ubezpieczeniowej nastąpiło przede wszystkim poprzez objęcie tą ochroną wszelkich szkód w ogumieniu²¹ oraz wskutek pominięcia rażącego niedbalstwa posiadacza lub upoważnionego kierowcy jako okoliczności wyłączającej prawo do odszkodowania ubezpieczeniowego. Rażące niedbalstwo tych podmiotów jest obecnie okolicznością prawnie indyferentną dla oceny uprawnień odszkodowawczych posiadacza. Odstąpienie od stosowania tego wyłączenia prawa do odszkodowania zasługuje na aprobatę. Granica pomiędzy niedbalstwem

¹⁹ Rozwiązanie takie proponowałem w pracy: *Obowiązkowe ubezpieczenie pojazdów samochodowych od uszkodzeń (auto-casco) w systemie ubezpieczeń komunikacyjnych*, Poznań 1978, s. 244 - 245 (maszynopis).

²⁰ Zarządzenie Ministra Finansów w sprawie ustalania szkód w pojazdach samochodowych z obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, M. P. Nr 31, poz. 284, powoływane dalej jako zarządzenie Ministra Finansów z 10 XII 1981 r.

²¹ Oczywiście szkód powstałych z wypadków określonych w § 22 ust. 1 rozp. Por. § 24 pkt 4 rozporządzenia z 1974 r.

rażącym a niedbalstwem pozbawionym tej cechy jest bowiem niezbyt wyraźna. Kryteria odróżniania tych dwu postaci niedbalstwa pozostawiono uprzednio praktyce ubezpieczeniowej i sądowej. Ustalane były one od przypadku do przypadku, co nie było dostateczną gwarancją ich precyzji i stabilności.

Kolejną merytoryczną zmianę przewidziano w § 23 ust. 1 pkt 4 rozp. Otóż wedle aktualnego stanu prawnego brak odpowiedniego prawa jazdy upoważnionego przez posiadacza kierowcy sam w sobie wyłącza prawo do odszkodowania ubezpieczeniowego. Bez znaczenia pozostaje fakt, czy posiadacz pojazdu wiedział lub powinien był wiedzieć o tym, że upoważniony kierowca nie ma odpowiedniego prawa jazdy. W tym zakresie nastąpiło więc zawężenie udzielanej ochrony ubezpieczeniowej. Rozwiązanie to podyktowane zostało — jak można sądzić — względami prewencyjno-represyjnymi. Od zasady, że brak odpowiedniego prawa jazdy upoważnionego kierowcy wyłącza zawsze prawo do odszkodowania, przewidziano jeden wyjątek. Dotyczy on ubezpieczenia AC w ruchu międzynarodowym pojazdów jednostek gospodarki uspołecznionej. Mianowicie wyłączenie prawa do odszkodowania z powodu nietrzeźwości lub braku odpowiedniego prawa jazdy kierowcy następuje w tym ubezpieczeniu tylko wówczas, gdy posiadacz pojazdu o tych faktach wiedział lub powinien był wiedzieć. Zamieszczenie tego wyjątku w § 23 ust. 2 rozp. czyni przedstawioną wyżej interpretację § 23 ust. 1 pkt 4 rozp. bezdyskusyjną.

Dokonując syntetycznej oceny zakresu ochrony ubezpieczeniowej ze względu na kryterium zdarzeń objętych tą ochroną i rodzaju szkód objętych ubezpieczeniem należy stwierdzić, że ochronę tę ukształtowano w zasadzie właściwie. Nadal jednak zastrzeżenia wywołuje redakcja niektórych przepisów. Mam na myśli zwłaszcza przepis § 23 ust. 1 pkt 2 rozp. Jestem zdania, że wyłączenie prawa do świadczenia przewidziane tym przepisem następuje wyłącznie wówczas, gdy szkoda pozostaje w związku przyczynowym z czynnościami konserwacyjnymi lub naprawczymi. Stwierdzenie takie uzasadnia użycie przez ustawodawcę zwrotu: „[...] w związku [podkreślenie T. K.] z konserwacją lub naprawą [...]”. Jeśli więc szkoda wyrządzona została przy sposobności (a nie w związku) dokonywania naprawy lub przeprowadzenia konserwacji, ubezpieczyciel obowiązany jest do jej naprawienia²².

Nadal otwarta pozostaje również kwestia skutków prawnych braku powiązania kauzalnego pomiędzy nietrzeźwością lub brakiem odpowiedniego prawa jazdy posiadacza [kierowcy] a powstałą szkodą. Osobiście prezentuję pogląd, że sam brak odpowiedniego prawa jazdy lub nietrzeźwość (niezależnie od ich powiązań kauzalnych z powstałą szkodą) uzasadniają odmowę wypłaty świadczeń ubezpieczeniowych z ubezpieczenia AC.

²² Por. wyrok SN z 25 IV 1977 r. z aprobowaną glosą A. Rembielińskiego, OSPiKA 1978, nr 2, poz. 29 — orzeczenie to zachowało pełną aktualność.

Dyrektywy wykładni językowej potwierdzają — w moim przekonaniu — trafność takiej interpretacji § 23 ust. 1 pkt 4 rozp. Zapatrywanie to wspierają również względy wykładni systemowej (por. § 14 ust. 3 rozp.) oraz względy wykładni celowościowej (prewencyjno-represyjne oddziaływanie takiego rozwiązania)²³.

III

Szereg istotnych zmian legislacyjnych dotyczy zakresu odpowiedzialności gwarancyjno-repartycyjnej zakładu ubezpieczeń z ubezpieczenia AC. Zasady ustalania szkód i odszkodowania należnego z tego ubezpieczenia są nadal zależne od rozmiaru szkody. Podobnie jak w uprzednio obowiązującym rozporządzeniu w grupie szkód całkowitych stosuje się zasady ubezpieczenia w wartości aktualnej (czasowej), a w grupie szkód częściowych zasady ubezpieczenia w wartości odbudowy (nowej). Sposób ustalania wysokości szkód określono w przepisach szczególnych, co ma ten skutek, iż nie znajdują się w tej mierze zastosowania przepisy kodeksu cywilnego²⁴. Ustalenie wysokości szkody całkowitej lub częściowej następuje na podstawie obowiązujących w dniu ustalenia odszkodowania w uspołecznionym handlu detalicznym cen nowych pojazdów i części zamiennych oraz cen usług świadczonych przez uspołecznione zakłady naprawcze. W przepisie § 27 rozp., w którym regułę powyższą zawarto, praktycznie zrealizowano zgłaszany już od dawna postulat dostosowania rozwiązań przyjętych w ubezpieczeniu AC do treści art. 363 § 2 k.c. Uprzednio miarodajne dla celów odszkodowawczych były ceny z dnia wypadku, a nie z daty ustalenia odszkodowania²⁵.

Dalsze modyfikacje dotyczą sposobu ustalania wysokości szkód cał-

²³ Por. wyrok SN z 20 X 1977 r. z aprobującymi głosami J. Ławrynowicza oraz A. Wąsiewicza i T. Kwiecińskiego, OSPiKA 1979, nr 6, poz. 105. Zapatrywania tego nie podziela W. Marek w głosie do wyroku SN z 29 V 1979 r. — Nowe Prawo 1981, nr 2, s. 126 - 133. W głosowanym przez W. Marka orzeczeniu SN przyjął rozstrzygnięcie nie odbiegające od wyroku z 25 IV 1977 r. — patrz OSN CP 1980, z. 2, poz. 24.

²⁴ Orzeczenie SN z 1 XII 1976 r., OSN CP 1977, z. 7, poz. 119, które zachowała aktualność pod rządami nowych przepisów.

²⁵ A. Wąsiewicz, *Ustalenie wysokości szkody i odszkodowania w ubezpieczeniu pojazdów samochodowych auto-casco*, Palestra 1973, nr 12, s. 45; T. Kwieciński, *Ustalenie wysokości szkody i odszkodowania w obowiązkowym ubezpieczeniu auto-casco a szkoda i odszkodowanie według przepisów kodeksu cywilnego*, w: *Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL*, red. A. Wąsiewicz, Poznań 1979, s. 177 i 181.

Na marginesie warto zauważyć, że w związku z zaszłą w prawodawstwie zmianą nieaktualne stało się orzeczenie SN z 20 III 1981 r., OSN CP 1981, z. 9, poz. 167, w którym SN stwierdził, że świadczenie z ubezpieczenia AC nie może przewyższać wartości pojazdu w chwili wypadku także wtedy, gdy przekroczenie wysokości kosztów naprawy pojazdu nastąpiło na skutek wprowadzenia w okresie naprawy podwyżki cen części zamiennych.

kowitych. Pierwsza z nich polega na niepotrącaniu wartości pozostałości, jeżeli pojazd został całkowicie zniszczony poza terytorium PRL i na podstawie decyzji zakładu ubezpieczeń nie będzie transportowany do kraju. Większą doniosłość dla posiadaczy pojazdów samochodowych ma mutacja zasad ustalania wartości pojazdu w dniu ustalania odszkodowania. Otóż *expressis verbis* przewidziano możliwość ustalania odszkodowania na podstawie tzw. ceny ekspresowej²⁶ (§ 2 ust. 3 zarządzenia Ministra Finansów z 10 XII 1981 r.). Rozwiązanie przyjęte w tym przepisie należy jednak ocenić krytycznie. Językowa wykładnia § 2 ust. 3 zarządzenia prowadzi bowiem do stwierdzenia, iż odszkodowanie ustalone na podstawie tzw. ceny ekspresowej może uzyskać wyłącznie pierwszy nabywca pojazdu (posiadacz, który nabył pojazd w drodze sprzedaży dokonywanej przez uprawnione do sprzedaży przyspieszonej jednostki gospodarki społecznej). Jeżeli posiadacz ów przeniesie posiadanie pojazdu na kolejną osobę, odszkodowanie należne tej osobie ustalone będzie wedle zasad ogólnych, a więc na podstawie cen detalicznych, a nie ceny ekspresowej. Rozwiązanie takie pozbawione jest racjonalnego uzasadnienia. Należy więc postulować jego zmianę. Na marginesie warto odnotować, że zwłaszcza dzisiaj problem cen miarodajnych dla celów odszkodowawczych, w tym ubezpieczeniowych jest zagadnieniem szczególnie doniosłym. Posiadacz zniszczonego lub utraconego pojazdu nie ma bowiem praktycznie możliwości nabycia za cenę detaliczną innego pojazdu bez wieloletniego wyczekiwania. De lege ferenda należy postulować, by w każdym przypadku szkody całkowitej ustalenie wysokości odszkodowania następowało na podstawie wolnych cen rynkowych płatnych w uczciwym, a więc wolnym od spekulacji obrocie, np. na podstawie cen ustalanych przez wydziały finansowe urzędów administracji terenowej dla celów podatkowych.

Krytycznie należy również ocenić zmianę polegającą na wyłącznym zastosowaniu stawki amortyzacyjnej wynikającej z okresu eksploatacji pojazdu (§ 2 ust. 2 zarządzenia z 10 XII 1981 r.). Zmiana winna zmierzać w przeciwnym kierunku. Bardziej uzasadnione byłoby bowiem wyłączenie stosowania odpisów amortyzacyjnych wynikających z przebiegu pojazdu. W literaturze trafnie zwracano uwagę, iż oparta na przesłankach ekonomicznych i technicznych amortyzacja odpowiadająca faktycznej liczbie przejechanych kilometrów powinna być jedynym kryterium określenia wartości szkód w pojazdach całkowicie zniszczonych²⁷.

²⁶ Pod rządami rozp. z 1974 r. kwestię tę należało uznać za co najmniej kontrowersyjną — por. głosę J. Ławrynowicza i S. Nowaka do wyroku z 9 XI 1978 r. (OSN CP 1979, z. 9, poz. 171) zamieszczoną w: *Nowe Prawo* 1980, nr 6, s. 104 i nast. oraz moją głosę do tego orzeczenia opublikowaną w tym samym numerze *Nowego Prawa*, s. 15 i nast.

²⁷ Por. S. Dmochowski, *Ubezpieczenia majątkowe i osobowe ludności*, Warszawa 1975, s. 270.

Na pełną aprobatę zasługują natomiast zmiany polegające na podwyższeniu minimalnej wartości pojazdu dla celów odszkodowawczych do 30% ceny nowego pojazdu (uprzednio 20%) oraz na możliwości ustalenia przez rzeczoznawcę indywidualnej wartości pojazdu, z uwzględnieniem jego stanu technicznego. Ustalenie indywidualnej wartości pojazdu może nastąpić jednak tylko wtedy, gdy dokonywano wymiany nadwozia, silnika lub naprawy głównej, a fakty te zostaną udokumentowane przez posiadacza pojazdu²⁸.

W przepisach rozporządzenia przewidziano również istotne modyfikacje w przedmiocie stosowania instytucji ograniczających odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń. Wspomniałem już wcześniej, iż w ubezpieczeniu AC po raz pierwszy zastosowano integralną franszyzę kwotową w wysokości 1000 zł. Ponadto w ubezpieczeniu tym nadal stosuje się udział własny ubezpieczającego. Instytucję tę przewidziano tylko w tych przypadkach, gdy rzeczywiście może ona pełnić funkcję prewencyjno-wychowawczą. Dotychczasowe zasady stosowania udziału własnego nie wyrażały w żadnej mierze funkcji prewencyjnej tej instytucji i z tej przyczyny żywo je krytykowano. Udział własny stosowany był w sytuacjach, w których z natury rzeczy nie mógł pełnić wskazanej funkcji, np. w razie kradzieży pojazdu, klęsk elementarnych etc. Aktualnie z ustalonej wartości szkody całkowitej lub częściowej zakład ubezpieczeń potrąca udział własny posiadacza pojazdu w szkodzie objętej ubezpieczeniem AG, jeżeli: 1) istnieje odpowiedzialność cywilna tego posiadacza za szkodę wyrządzoną innym osobom; 2) szkoda powstała na skutek przewrócenia się pojazdu lub zderzenia z przedmiotami, chyba że szkoda nie wynika z winy posiadacza (kierowcy) pojazdu. Nie stosuje się natomiast udziału własnego, gdy: 1) szkoda wynika z zdarzeń określonych w § 22 ust. 1 pkt 2-6 rozp.; 2) naprawa uszkodzonego pojazdu została dokonana za granicą w zakresie niezbędnym do kontynuowania dalszej bezpiecznej jazdy za zgodą zakładu ubezpieczeń lub jego zagranicznego przedstawiciela w przypadku określonym w § 22 ust. 2 rozp. Rozwiązanie powyższe jest dalece bardziej właściwe aniżeli stosowane uprzednio. Nie można jednak nie zauważyć, iż przepis § 28 pkt 1 i 2 rozp., w którym określa się zasady stosowania udziału własnego zrehabilitowano niezbyt jasno. Otóż przede wszystkim nie bardzo wiadomo, czy udział własny należy stosować tylko wtedy, gdy zachodzi przypadek odpowiedzialności cywilnej posiadacza, za który zakład ubezpieczeń wypłacił poszkodowanemu świadczenie z ubezpieczenia OC, czy w każdym przypadku powstania odpowiedzialności cywilnej posiadacza. Wiadomo, że nie za-

²⁸ Nieaktualna stała się przeto — co należy odnotować z zadowoleniem — uchwała SN z 26 II 1980 r., OSN CP 1981, z. 1, poz. 1, wedle której świadczenie z tytułu ubezpieczenia AC podlega ustaleniu według zasad określonych przepisami szczególnymi w sprawie ustalania wysokości szkód w pojazdach samochodowych, także w razie napraw samochodu dokonanych przed powstaniem szkody.

wsze powstanie odpowiedzialności cywilnej posiadacza rodzi obowiązek odszkodowawczy ubezpieczyciela z ubezpieczenia OC (por. § 10 rozp.). Względy wykładni językowej i systemowej zdają się wskazywać, że udział własny powinien być zastosowany w każdym przypadku, gdy posiadacz pojazdu ponosi względem innych osób odpowiedzialność na podstawie art. 436 albo 415 k.c. Argumentem na rzecz takiego rozstrzygnięcia jest treść § 8 zarządzenia taryfowego²⁹, w którym prawodawca normując kwestię stosowania zasady bonus wyraźnie stwierdził, że obniżka składki przysługuje tylko wtedy, gdy posiadacz nie spowodował wypadku objętego ubezpieczeniem OC lub AC. Gdyby więc intencją prawodawcy było uzależnienie stosowania udziału własnego od faktu wypłaty świadczeń z ubezpieczenia OC w § 28 pkt 1 rozp. musiałoby znaleźć się identyczne sformułowanie. Tak rygorystyczna interpretacja przepisu § 28 pkt 1 rozp. nie da się jednak pogodzić z ratio legis stosowania udziału własnego. Można przeto mieć nadzieję, iż PZU stosować będzie tę instytucję wtedy, gdy zaistnieje przypadek odpowiedzialności cywilnej posiadacza, za który zakład ubezpieczeń wypłacił poszkodowanemu świadczenie z ubezpieczenia OC. Zastosowanie udziału własnego wykluczone jest, gdy przyczyną wypadku stało się niezawinione przez posiadacza przewrócenie się pojazdu lub zderzenie z przedmiotami. Jeżeli jednak przewrócenie się pojazdu lub zderzenie z przedmiotami mimo braku winy posiadacza rodzić będzie odpowiedzialność względem innych osób za szkody wyrządzone tym osobom (zasada ryzyka), a zakład ubezpieczeń osobom tym wypłacił odszkodowanie z ubezpieczenia OC, udział własny trzeba będzie zastosować.

Rozszerzenie zakresu odpowiedzialności gwarancyjno-repartycyjnej przejawia się nie tylko w ograniczeniu stosowania instytucji udziału własnego, ale i w podniesieniu maksymalnej kwoty odszkodowania do 500 tys. zł (uprzednio 200 tys.). Tę instytucję ograniczającą odpowiedzialność stosuje się obecnie wyłącznie w odniesieniu do pojazdów produkowanych w innych państwach niż państwa członkowskie RWPG i Jugosławia. Ponadto maksymalna kwota odszkodowania w ogóle nie znajduje zastosowania w ubezpieczeniu AC w ruchu międzynarodowym.

IV

Omawiając zmiany legislacyjne dotyczące ubezpieczenia AC niepodobna nie wspomnieć na koniec o problemach polityki taryfowej. Wysokość składki, podobnie jak w uprzednio obowiązujących przepisach, uzależniono od trzech podstawowych okoliczności: zakresu ubezpieczenia, kraju producenta pojazdu oraz rodzaju i grupy taryfowej pojazdu. Dal-

²⁹ Zarządzenie Ministra Finansów z 10 XII 1981 r. w sprawie taryfy składek za obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne, M. P. 1981, Nr 31, poz. 283 — zwane zarządzeniem taryfowym.

sze rozwiązania odbiegają od stosowanych dotychczas. W przepisach zarządzenia taryfowego posłużono się zupełnie odmienną tabelą frakcyjną. Otóż składkę podstawową za ubezpieczenie pojazdu samochodowego w okresie krótszym od roku stanowi aktualnie 1/12 składki rocznej za każdy miesiąc do końca roku kalendarzowego, z tym że miesiąc rozpoczęty liczy się za pełny. Ponadto posiadaczowi pojazdu zwraca się opłaconą składką za częściowo nie wykorzystany okres ubezpieczenia, jeżeli pojazd znajdował się za granicą dłużej niż jeden miesiąc lub został wycofany z ruchu (wyrejestrowany). Zwrot składki nie przysługuje jednakże wówczas, gdy w danym roku wypłacono świadczenie z ubezpieczenia OC, NW lub AC określonego pojazdu. W dawnej taryfie w tabeli frakcyjnej stosowano okresy półroczne, a nie jednomiesięczne, co powodowało znaczny wzrost kosztów ubezpieczenia pojazdów w niepełnych okresach ubezpieczenia. Nie przewidywano także zwrotu składki, gdy pojazd znajdował się za granicą.

Kolejne istotne modyfikacje dotyczą dotychczas stosowanego systemu *bonus-malus*. Zasadę *bonus* stosuje się wszelako w nie zmienionej postaci. Posiadaczowi pojazdu (samochodu osobowego), który w okresie ostatnich dwóch kolejnych lat posiadania³⁰ zarejestrowanego samochodu osobowego, ubezpieczonego w pełnym zakresie, nie spowodował wypadku objętego ubezpieczeniem OC lub AC, przysługuje za następny rok kalendarzowy obniżka w wysokości 20% składki podstawowej za ubezpieczenie w pełnym zakresie (§ 8 ust. 1 zarządzenia taryfowego). Nie stosuje się natomiast zasady *malus* w dotychczasowej postaci, co oznacza, że nie podwyższa się składki z tytułu tzw. szkodowego przebiegu ubezpieczenia. Prawodawca w miejsce zasady *malus* zastosował instytucję podwyższania wysokości udziału własnego w razie tzw. szkodowego przebiegu ubezpieczenia. Jeżeli w okresie kolejnych dwóch lat powstanie więcej niż jedna szkoda, za którą wypłacono świadczenie z zastosowaniem udziału własnego, udział własny posiadacza zwiększa się o 50% przy drugiej szkodzie, a o 100% przy trzeciej i następnych szkodach.

Jak widzimy funkcjonowanie zasady *bonus* uzależniono od faktu wypłaty świadczeń z ubezpieczenia OC lub AC. Bez znaczenia jest okoliczność, czy wypłacono z ubezpieczenia AC odszkodowanie z zastosowaniem, czy bez zastosowania udziału własnego. Sam fakt wypłaty świadczeń w okresie kolejnych dwóch lat posiadania pojazdu wyklucza zastosowanie zasady *bonus*. Podwyższenie udziału własnego jest natomiast uzależnione od faktu nastąpienia w okresie kolejnych dwóch lat szkód, za

³⁰ Trzeba przyjąć, że chodzi tutaj o pełne dwa lata posiadania, a nie o lata kalendarzowe, w których posiadacz posiadał pojazd ubezpieczony w pełnym zakresie (por. § 8 ust. 2 zarządzenia taryfowego). Jeśli np. pojazd objęty jest ubezpieczeniem ustawowym AC od marca 1982 r. obniżka przysługiwać będzie za miesiące od kwietnia 1982 r. do grudnia 1984 r. Nie może ona przysługiwać za pierwsze trzy miesiące tego roku.

które wypłacono świadczenia z zastosowaniem udziału własnego. Jeżeli więc posiadacz uzyskał nawet wielokrotnie w tym okresie odszkodowania bez zastosowania udziału własnego przy każdej następnej szkodzie, wysokości udziału własnego nie podnosi się. Również fakt wypłaty świadczeń z ustawowego ubezpieczenia OC (nawet wielokrotnie w jednym okresie ubezpieczenia) innym podmiotom nie wpływa na podwyższenie wysokości udziału własnego. Okoliczności powyższe mogą prowadzić wyłącznie do utraty uprawnienia do bonifikaty składki.

W miejscu tym trzeba zauważyć, iż w nowej taryfie składek nie zastosowano jakichkolwiek podwyżek składki, np. zaniechano podwyższenia składki o 25% w przypadku pierwszej rejestracji pojazdu.

Nowe rozwiązania zasługują na aprobatę. Spełniają one wymogi oddziaływania prewencyjnego, nie fiskalizując systemu ubezpieczeń komunikacyjnych. Oczywiście w miejscu tym niepodobna oceniać zasadności przyjęcia takiej, a nie innej wysokości składek. Można poprzestać na stwierdzeniu, iż koszt ubezpieczeń komunikacyjnych znacznie wzrósł. Wzrost ten jest zapewne uzasadniony wzrostem cen pojazdów i części zamiennych oraz znacznym wzrostem cen usług naprawczych.

*

Dokonując globalnej oceny nowych rozwiązań zastosowanych w obrębie ubezpieczenia auto-casco trzeba jeszcze raz podkreślić, że zmiany przyjęte w rozporządzeniu z 30 XI 1981 r. oraz w przepisach wykonawczych do tego rozporządzenia godne są akceptacji. Ubezpieczający może sam zdecydować o tym, czy korzystać będzie z ubezpieczenia AC w ruchu krajowym, czy też nie. Ochrona ubezpieczeniowa, którą z mocy przepisów rozporządzenia ubezpieczyciel „oferuje” ubezpieczającemu jest pełniejsza. Podobnie szerszy jest zakres odpowiedzialności gwarancyjno-repartycyjnej zakładu ubezpieczeń. Nadal jednak wiele zastrzeżeń wywołuje redakcja poszczególnych przepisów. Z braku miejsca zagadnień tych nie omówiłem. Wątpliwości interpretacyjne doskonale ilustruje stan judykatury Sądu Najwyższego. W ostatnich latach opublikowano kilkanaście orzeczeń dotyczących ubezpieczenia AC. Przepisy rozporządzenia nadal wielu kontrowersyjnych kwestii nie rozstrzygają.

AUTOMOBILE INSURANCE AGAINST DAMAGE (AUTO-CASCO) AFTER CHANGES IN THE LEGISLATION

Summary

The article presents changes in legislation effected by the Order of Council of Ministers of Nov. 30th, 1981 on the compulsory traffic insurances (Law Gazette — Dz. U. nr 30, section 166) and concerning the "auto-casco" insurance. One of

the essential modifications brought about by the new regulation consists in abandoning the application of exemptions of the liability of insurance company for damage incurred in the situations when a vehicle is driven by a dependent holder. When a car accident happens at the above described situation, the title of the independent holder of the vehicle to indemnification is not exempted. The new order on the compulsory traffic insurances brings also about a substantial change of the character of car insurance against damage. The insurance remained in the category of statutory insurances (originating *ex lege*), but at a same time became non-compulsory. The vehicle holder can be exempted from that insurance on submitting an appropriate statement and paying the insurance premium for the statutory and obligatory accident and liability insurances. Further changes of the former regulation concern such various questions as the range of "auto-casco" insurance application, the scope of insurance protection, the scope of the liability for damage of the insurer and rates policies. The essential and original changes are subjected to the detail analysis in the article. Many of the new solutions applied in the Order of 1981 can improve the insurance protection and compensation of vehicle damage. On this account the new legislation has to be approved. The author also indicates at the lack of precise wording in some of the regulations. The Order of Council of Ministers on the compulsory traffic insurances is a long step forward in the legislation but it can still effect many interpretational controversies.