

TOMASZ KWIECIŃSKI

ZAKRES STOSOWANIA OBOWIĄZKOWEGO UBEZPIECZENIA AUTO-CASCO

We wszystkich państwach na świecie daje się obecnie zaobserwować dość znaczny rozwój ubezpieczeń obowiązkowych. Zjawisko to występuje zarówno w państwach o ustroju kapitalistycznym, jak również socjalistycznym. Oczywiście różne są motywy wprowadzania obowiązku ubezpieczenia w pewnych dziedzinach w tych dwóch typach państw o zupełnie odmiennych systemach społeczno-gospodarczych. Szczególnie w państwach o ustroju socjalistycznym następuje szybki rozwój ubezpieczeń obowiązkowych. Proces ten stanowi jeden z przejawów działania podstawowych zasad socjalistycznego prawa ubezpieczeniowego — zasady pełnej ochrony ubezpieczeniowej i zasady powszechności ochrony ubezpieczeniowej¹. Znaczna rozbudowa ubezpieczeń Obowiązkowych spełnia szczególnie ważką rolę również w naszym kraju.

Jak się wydaje, największe znaczenie społeczne zjawisko to ma w dziedzinie tzw. ubezpieczeń komunikacyjnych. Nie tylko zresztą w naszym kraju koncepcja wewnętrznej integracji ubezpieczeń komunikacyjnych (OC, NW i AC) i wprowadzania obowiązku ubezpieczenia w tym zakresie znajduje zwolenników. Pierwszym krokiem w tej materii było wprowadzenie w większości państw obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody spowodowane ruchem tych pojazdów.

Ubezpieczenia obowiązkowe powstają bezpośrednio z mocy samego prawa (*ex lege*) z momentem spełnienia się dyspozycji normy prawnej powołującej dane ubezpieczenie do życia. Nie istnieje zatem konieczność zawierania umowy². Nie ulega jednak wątpliwości, że stosunek prawny obowiązkowego ubezpieczenia jest stosunkiem cywilno-prawnym. O tym charakterze stosunku prawnego ubezpieczenia obowiązkowego nie decyduje bowiem źródło jego powstania, a treść i jego cechy — przede wszy-

¹ Por. W. K. Rajcher, *Spoleczno-historyczne typy ubezpieczeń*, Warszawa 1951, ff. 295 - 307 i 416.

² W. Warkałło, *Prawo ubezpieczeniowe — zarys wykładu i materiały normatywne*, Warszawa 1974, s. 77; także Z. K. Nowakowski, A. Wąsiewicz, *Prawo ubezpieczeń majątkowych i osobowych*, Warszawa—Poznań 1973, s. 76 - 77.

stkim więc formalna (prawna) równość, czyli równorzędność stron tego stosunku³. Cywilnoprawny charakter ubezpieczeń obowiązkowych zdaje się być uznany przez naukę i orzecznictwo tak powszechne, jak i arbitrażowe⁴.

Ustawa z dnia 2 XII 1958 r. o ubezpieczeniach majątkowych i osobowych (Dz.U. nr 72, poz. 357) w art. 5 ust. 1-3 określa rodzaje ubezpieczeń obowiązkowych. Szczegółowy zaś ich zakres przedmiotowy i podmiotowy, prawa i obowiązki stron regulują wydane w tych kwestiach rozporządzenia Rady Ministrów. Warto dodać, że cytowana wyżej ustawa zawiera też delegację dla Rady Ministrów (art. 5 ust. 4, art. 6), upoważniającą ją do wprowadzania obowiązkowych ubezpieczeń innych niż wymienione w art. 5 ust. 1-3.

Rozporządzenie Rady Ministrów z 24 IV 1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz.U. z 10:68 r., nr 15, poz. 89 i z 1971 r., nr 11, poz. 188) podobnie jak uprzednio obowiązujące rozporządzenie z 2 XII 1961 r. (Dz.U. nr 55, poz. 311) obejmowało ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków wynikłych u osób z ruchu pojazdów mechanicznych oraz ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody spowodowane ruchem tych pojazdów. Obecnie zakres obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych uległ rozszerzeniu. Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 28 XI 1974 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz.U. nr 46, poz. 274)⁵ wprowadzono w naszym kraju, z dniem 1 I 1975 r., także obowiązkowe ubezpieczenie auto-casco. Uprzednio ubezpieczenie pojazdów od uszkodzeń (auto-casco) należało zawsze do grupy ubezpieczeń dobrowolnych⁶. Należy wszakże zaznaczyć, że nie wszystkie pojazdy samochodowe zostały objęte ubezpieczeniem obowiązkowym w tym zakresie. Stąd celowe staje się odnowienie problematyki zakresu stosowania obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco.

W artykule niniejszym nie zamierzam szczegółowo przedstawiać cech ubezpieczenia obowiązkowego, nie referuję również kontrowersji co do wprowadzenia obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco. Pragnę jedynie omówić zagadnienie zakresu stosowania obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco (wedle kryterium przedmiotowego i podmiotowego) i co się z tym wiąże, wyznaczenia granic stosowania ubezpieczenia obowiązko-

³ Go do cech stosunku cywilnoprawnego patrz np. A. Wolter, *Prawo cywilne — zarys części ogólnej*, Warszawa 1968, s. 95; S. Grzybowski, *System prawa cywilnego — część ogólna*, Wrocław—Warszawa—Kraków—Gdańsk 1974, s. 174 - 178.

⁴ W. Warkało, *Ubezpieczenie a odpowiedzialność odszkodowawcza*, Studia Cywilistyczne T. XVI, Kraków 1970, s. 98, oraz tegoż, *Prawo ubezpieczeniowe ...*, s. 31.

⁵ W dalszych partiach opracowania „powoływane jako „rozporządzenie”.

⁶ Por. A. Wąsiewicz, *Umowa ubezpieczenia pojazdów samochodowych auto-casco*, Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny 1973, nr 2, s. 18-40 — jedyne monograficzne opracowanie tej problematyki na gruncie uprzednio obowiązujących przepisów.

wego i dobrowolnego — pojazdów od uszkodzeń. W materii tej wyłania się szereg wątpliwości, które — zdaniem moim — wymagają wyjaśnienia i omówienia.

Godzi się wspomnieć w tym miejscu, że obowiązkowe ubezpieczenie auto-casco przewiduje się tylko w dwóch państwach. Jednym z tych państw jest Polska, drugim Bułgaria. Skoro zatem koncentruję się w niniejszym opracowaniu na kwestii zakresu stosowania obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco, uwagi porównawcze — mając na uwadze taki stan rzeczy — mogą dotyczyć tylko ustawodawstwa bułgarskiego⁷.

I

W myśl § 1 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Rady Ministrów z 28 XI 1974 r. (Dz.U. nr 46, poz. 274) obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne obejmują między innymi „ubezpieczenie od uszkodzeń zarejestrowanych pojazdów samochodowych, będących w posiadaniu osób fizycznych i jednostek gospodarki nie uspołecznionej, zwane dalej ubezpieczeniem auto-casco”.

Ubezpieczenie auto-casco należy do grupy ubezpieczeń majątkowych i dotyczy mienia⁸. Mieniem objętym ochroną ubezpieczeniową są pojazdy samochodowe. Inaczej rzecz ma się przy ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej i następstw nieszczęśliwych wypadków, gdzie stosunek prawny powstaje tylko ze względu na określony pojazd samochodowy. Ubezpieczenia OC i NW „działają w stosunku do posiadacza lub kierowcy po jazdu tylko o tyle, o ile wypadek jest następstwem ruchu właśnie określonego pojazdu samochodowego”⁹. Nie dotyczą zaś one samego pojazdu.

Sformułowanie § 1 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia wymaga jednak bardziej wnikliwego omówienia i wyjaśnienia znaczenia pewnych terminów w nim użytych. Przede wszystkim należy wyjaśnić znaczenie terminu „pojazd samochodowy”. Cytowane wyżej rozporządzenie nie zawiera definicji ustawowej „pojazdu samochodowego”. Pomocne nam jest wszakże

⁷ Wprawdzie w ZSRR przewiduje się obowiązkowe ubezpieczenie środków transportu, ale dotyczy ono tylko środków transportu stanowiących własność rolniczych spółdzielni produkcyjnych (kołchozów) i następuje w drodze obowiązkowego ubezpieczenia mienia tych spółdzielni, a nie w ramach ubezpieczenia auto-casco — patrz F. W. Końszyn, *Gosudarstwiennieje strachowanije w SSSR*, Moskwa 1968, s. 126, 135-136; podobnie w Rumunii — patrz S. Paweł, *Obowiązkowe ubezpieczenia mienia rolniczych spółdzielni produkcyjnych w Rumunii*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 1974, nr 12, s. 1. Z tego powodu problematyka ta pozostaje poza sferą naszych zainteresowań.

⁸ Por. art. 821 k.c.

⁹ Cyt. A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązkowego ubezpieczenia*, Warszawa 1969, s. 146 - 147; por. także W. Górski, *Problematyka obowiązkowego ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych*, Państwo i Prawo 1962, nr 4, s. 659 - 660.

w tym miejscu rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 20 VII 1968 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych (Dz.Uz. z dn. 27 VII 1968 r., nr 27, poz. 183; zmiany: Dz.U. z 1972 r., nr 55, poz. 382 i z 1974 r., nr 23, poz. 140)¹⁰. W myśl § 1 pkt 3 rozporządzenia w sprawie ruchu na drogach publicznych, „pojazd samochodowy” oznacza pojazd napędzany umieszczonym na nim silnikiem zasilanym z własnego źródła energii, nie biegnący po szynach, z wyjątkiem motoroweru i maszyny samobieżnej”. Budowa tego przepisu tylko pozornie przemawia przeciwko uznaniu go za wypowiedź o charakterze normatywnym¹¹. Definicje ustawowe nie stanowią bowiem opisu definiowanych przedmiotów, ani również opisu zastanego w danym języku znaczenia definiowanego zwrotu, lecz podają nowe reguły znaczeniowe i to często — zasadniczo odmienne w stosunku do reguł znaczeniowych mowy potocznej, dotyczących danego zwrotu¹². W tym kontekście definicje ustawowe należy uznać za wypowiedzi o charakterze normatywnym, przy czym mają one najczęściej postać definicji projektujących. Prawodawca dość często sięga do takich definicji. Walory definicji legalnych są zresztą niezaprzeczone. Ustalają one bowiem bardziej przejrzysty sposób posługiwania się danym zwrotem niż nieprecyzyjne, niejednokrotnie wieloznaczne reguły znaczeniowe mowy potocznej¹³. Za pomocą reguł znaczeniowych języka potocznego niezmiernie trudno byłoby odróżnić znaczenie terminów takich, jak „pojazd samochodowy”, „pojazd mechaniczny” itp. Posługując się nazwą „pojazd samochodowy” i podając jej definicję ustawową prawodawca zmierza do węższego i bardziej precyzyjnego określenia grup pojazdów, które dotychczas — łącznie z innymi jeszcze — nazywane były pojazdami mechanicznymi¹⁴. Należy dodać, choć przepis tego nie precyzuje, że chodzi w podanej definicji jedynie o pojazdy lądowe. Oczywiście wskazana wyżej definicja „pojazdu samochodowego” nie została sformułowana wyłącznie na potrzeby aktu prawnego, w którym się znajduje. Nie ulega kwestii, że również w podanym znaczeniu operuje tym terminem prawodawca w rozporządzeniu o obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych.

¹⁰ W dalszej części opracowania powoływane jako „rozporządzenie w sprawie meta na drogach publicznych”.

W miejscu tym dodać można, że tego rodzaju praktyka legislacyjna jest powszechna. Ustawodawstwa większości państw zawierają definicje legalne takich terminów jak: *vehicule automoteur*, *motor vehicles*, *Kraftfahrzeuge*, *motorno vozilo* itp. Definicję taką zawiera także Konwencja Strasburska z 1959 r. — patrz w tym względzie P. Ž. Sulejić, *Právo osiguranija*, Beograd 1973, s. 340 - 341.

¹¹ Co do charakteru definicji ustawowych por. A. Wolter, *Prawo cywilne...*, s. 73.

¹² Z. Ziemiński, *Metodologiczne zagadnienia prawoznawstwa*, Warszawa 1974, s. 164.

¹³ Ibidem, s. 164; por. także T. Kotarbiński, *Kurs logiki dla prawników*, Warszawa 1974, s. 36.

¹⁴ A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna ...*, s. 63.

Odmienne niż przy stosunku prawnym obowiązkowego ubezpieczenia OC i NW, obowiązkowemu ubezpieczeniu auto-casco podlegają jedynie zarejestrowane pojazdy samochodowe. Uznać zatem należy, że stosunek prawny obowiązkowego ubezpieczenia AC powstaje z chwilą zarejestrowania pojazdu samochodowego przed właściwym organem i we właściwym trybie¹⁵. Natomiast ubezpieczeniem OC i NW objęte są wszelkie pojazdy samochodowe (§ 2 ust. 1 rozporządzenia), niezależnie od tego, czy są one dopuszczone do ruchu (zarejestrowane) czy nie. Wystarczy więc, że pojazd należy do kategorii tych, które podlegają rejestracji według zasad określonych w przepisach o rejestracji pojazdów samochodowych, ażeby objęty był obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej i następstw nieszczęśliwych wypadków z ruchu pojazdów mechanicznych (§ 1 ust. 1 pkt 1 i 2, § 2 rozporządzenia z 28 XI 1974 r.).

Me wszystkie jednak zarejestrowane pojazdy samochodowe podlegają obowiązkowemu ubezpieczeniu od uszkodzeń. Zgodnie z § 22 rozporządzenia obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco spośród pojazdów samochodowych objęte są samochody osobowe, autobusy, samochody ciężarowe i ciągniki. Nadto obowiązkowemu ubezpieczeniu AC podlegają przyczepy, jeżeli dołączone są do pojazdów objętych obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco, z wyjątkiem przyczep dołączonych do samochodów osobowych. Samochody osobowe objęte są obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco o tyle, o ile: a) używane są w celach zarobkowych przez okres nie dłuższy niż 10 lat, b) używane są wyłącznie w celach niezarobkowych przez okres nie dłuższy niż 15 lat. Natomiast autobusy, samochody ciężarowe i ciągniki podlegają obowiązkowemu ubezpieczeniu auto-casco, jeżeli okres ich używania nie przekracza 10 lat. Okres używania liczy się od daty produkcji pojazdu.

Widzimy, że ograniczenie związane z czasem używania nie dotyczy przyczep wymienionych w § 22 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia. Przyczepy nie są zresztą pojazdami samochodowymi w rozumieniu przepisów rozporządzenia w sprawie ruchu na drogach (publicznych, a to z tego względu, że nie są napędzane z własnego źródła energii). Podlegają one obowiązkowemu ubezpieczeniu auto-casco wówczas, gdy są dołączone do pojazdów objętych obowiązkowym ubezpieczeniem od uszkodzeń (z wyjątkiem przyczep dołączonych do samochodów osobowych) i to niezależnie w tej sytuacji od czasu ich używania.

Spośród pojazdów samochodowych w ogóle nie podlegają obowiązkowemu ubezpieczeniu auto-casco motocykle i pojazdy trójkołowe.

Sformułowanie § 22 rozporządzenia o obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych nasuwa jednak szereg zastrzeżeń. Przede wszystkim niezbędne staje się zdefiniowanie terminów „samochód osobowy”, „sa-

¹⁵ Patrz: § 2, § 123 ust. 2, § 132 - 149 rozporządzenia w sprawie ruchu na drogach publicznych.

mochód ciężarowy", „autobus", „ciągnik" i „przyczepa". Jeśli chodzi o „przyczepę" i „autobus" sprawa jest o tyle prosta, że rozporządzenie w sprawie ruchu na drogach publicznych zawiera definicje legalne tych terminów¹⁶. Trudności natomiast wyłaniają się przede wszystkim przy określaniu „samochodu osobowego" i „ciężarowego", żaden bowiem akt prawny nie zawiera definicji tych przedmiotów. Zagadnieniem o kapitalnym znaczeniu staje się także wytyczenie linii podziału między tymi dwoma rodzajami pojazdów samochodowych. Dokonanie tych ustaleń pozwala nam bowiem stwierdzić, czy dany pojazd można zakwalifikować jako samochód osobowy czy ciężarowy i dalej — w świetle tych ustaleń — czy podlega on obowiązkowemu ubezpieczeniu auto-casco, czy też nie. Trudności klasyfikacyjne powstać mogą przede wszystkim przy tzw. samochodach dostawczych i ewentualnie wielozadaniowych.

Zdaniem moim przez „samochód osobowy" rozumieć należy dwu- lub więcej śladowy pojazd mechaniczny (napędzany umieszczonym na nim silnikiem zasilanym z własnego źródła energii), przeznaczony i przystosowany do użycia na drogach publicznych, a służący wyłącznie do przewozu nie więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą¹⁷. Natomiast „samochód ciężarowy" oznacza — Według mnie — dwu- lub więcej śladowy pojazd mechaniczny posiadający nadwozie (łącznie z naczepą), oczywiście odpowiadający wszystkim cechom pojazdu samochodowego, przeznaczony i przystosowany do użycia na drogach publicznych, a służący do przewozu ładunków lub ładunków i osób.

Rodzaj transportu, jakiemu ma służyć określony samochód stanowi więc kryterium rozróżnienia samochodów osobowych i ciężarowych. Oczywiście mówiąc o tym kryterium należy mieć na uwadze przeznaczenie fabryczne (produkcyjne) danego pojazdu. Inna kwestia, czy pojazd ten faktycznie służy wykonywaniu określonego rodzaju transportu (można sobie wyobrazić np., że w samochodzie osobowym przewozi się ładunki). Okoliczność ta nie będzie już miała zresztą żadnego znaczenia dla stwierdzenia, czy dany pojazd podlega obowiązkowemu ubezpieczeniu auto-casco, czy też nie.

Wydaje się, że ustawodawca, skoro obowiązkowemu ubezpieczeniu auto-casco podlegają tylko niektóre kategorie pojazdów samochodowych, powinien podać definicje ustawowe wszystkich tych pojazdów.

¹⁶ Zgodnie z § 1 pkt 4 tego rozporządzenia, „autobus" oznacza pojazd samochodowy przeznaczony do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą; natomiast w myśl § 1 pkt 5 „przyczepa" oznacza pojazd przeznaczony do przyczepiania go z tyłu pojazdu samochodowego, przy czym określenie to obejmuje również naczepy.

¹⁷ Por. § 1 pkt 4 rozporządzenia w sprawie ruchu na -drogach publicznych; A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna ...*, s. 63, por. także dla przykładu § 190(1) brytyjskiego Road Traffic Act 1972 r. — E. R. Hardy Ivamy, *Fire and Motor Insurance*, London 1973, s. 298.

Podobne trudności mogą wyłonić się przy określaniu czasu używania pojazdu. W szczególności problem ten pojawia się w wypadku skonstruowania samodzielnie pojazdu samochodowego (choć w praktyce jest to niezmiernie rzadkie). W sytuacji tej nie mamy do czynienia z „produkcją” przez którą rozumiem pewien stały, powtarzający się proces wytwórstwa określonego dobra. Rodzą się więc uzasadnione wątpliwości, czy pojazd taki w ogóle — po dopuszczeniu do ruchu — podlegać będzie obowiązkowemu ubezpieczeniu auto-casco. Podobnie rzecz będzie się miała przy wymianie całego zespołu pojazdu samochodowego. Jeżeli np. posiadacz samochodu osobowego — używanego w celach zarobkowych — wymieni po 10 latach eksploatacji silnik i kompletną karoserię pojazdu to i tak pojazd ten nie będzie objęty obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco. W świetle § 22 rozporządzenia ubezpieczeniu temu nie będą niewątpliwie podlegały też wymienione zespoły. Taki tok rozumowania jest oczywistą konsekwencją liczenia okresu używania od daty produkcji pojazdu.

Stwierdza się często, że ograniczenie zakresu stosowania obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco ze względu na czas używania pojazdu samochodowego, uzasadnione jest stosunkowo niewielką wartością pojazdów wyeksploatowanych, nieproporcjonalnie wysokimi kosztami naprawy oraz wysoką składką¹⁸. Argumentacja taka nie wydaje się być przekonująca. Wartość samochodu osobowego używanego np. w celach zarobkowych przez okres dziewięciu czy jedenastu lat niewiele się różni i trudno zatem wprowadzać tego rodzaju bariery. Jeśli się to już czyni, to w każdym razie należałoby postulować skrócenie „okresu używania” samochodów, w szczególności osobowych, podlegających ubezpieczeniu obowiązkowemu do odpowiednio np. 5 i 10 lat. Po tych bowiem terminach samochody te szczególnie tracą wartość, ze względu na większy przebieg w pierwszych latach eksploatacji. W przeciwnym wypadku, zdaniem moim, należałoby zróżnicować wysokość pobieranej składki, ewentualnie wysokość udziałów własnych ubezpieczającego w zależności od okresu używania pojazdu. Wysokość szkód w pojazdach dłużej używanych jest odpowiednio niższa niż w pojazdach nowych. Z tej przyczyny koszt ubezpieczenia musi być również odpowiednio zróżnicowany.

Posłużmy się przykładem, stosując zasady ustalania szkód w pojazdach objętych obowiązkowymi ubezpieczeniami komunikacyjnymi¹⁹: Jan K. jest właścicielem samochodu osobowego marki Fiat 125 P — 1300 cm³, który używa od 14 lat wyłącznie w celach niezarobkowych — licząc od daty produkcji ((jednocześnie początek eksploatacji). Cena nowego samo-

¹⁸ Z. Lichniak, *Zmiany w obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 1975, nr 1, s. 10.

¹⁹ Patrz: Zarządzenie Ministra Finansów z dnia 16 XII 1974 r. w sprawie ustalania wysokości szkód w wjazdach samochodowych objętych obowiązkowymi ubezpieczeniami komunikacyjnymi (Mon. Pol. nr 42, poz. 259).

chodu tej marki, typu, modelu oraz serii w dniu wypadku wynosiła 160 000 zł. Liczba przejechanych kilometrów od początku używania pojazdu wyniosła 140 000 km. Jan K. nie przeprowadzał żadnych kapitalnych remontów, pojazd jest dopuszczony do ruchu.

Ustalamy wartość pojazdu w dniu wypadku. W tym celu obliczyć musimy przede wszystkim tzw. stawkę amortyzacyjną:

$$St = \frac{C}{N} = \frac{160\,000}{240\,000} = \frac{2}{3}$$

St — stawka za 1 km przebiegu pojazdu,

C — cena nowego pojazdu w zł w dniu wypadku,

N — norma przebiegu pojazdu w kilometrach.

Kwotę amortyzacji wynikłą z przebiegu pojazdu ustalamy przez przemnożenie liczby przejechanych kilometrów od początku używania pojazdu przez stawkę amortyzacyjną:

$$140\,000 \cdot \frac{2}{3} = \frac{280\,000}{3} = 93\,333 \text{ zł}$$

Następna operacja polega na ustaleniu kwoty amortyzacji wynikającej z okresu eksploatacji (3% ceny nowego pojazdu za każdy rok eksploatacji). W naszym przykładzie 4800 zł rocznie, co przemnożone przez 14 lat da nam kwotę 67 200 zł.

Wartość pojazdu w dniu wypadku stanowi różnica między ceną nowego pojazdu (detaliczna, w dniu wypadku, samochodu tej samej marki, typu i modelu oraz serii) a kwotą amortyzacji wynikającą z przebiegu pojazdu oraz kwotą amortyzacji wynikającą z okresu eksploatacji pojazdu — w naszym przykładzie:

$$160\,000 - (93\,333 + 67\,200) = 160\,000 - 160\,533 = ?$$

Na podstawie powyższego przykładu widzimy, że samochód, który nie przedstawia żadnej wartości podlegać będzie obowiązkowemu ubezpieczeniu auto-casco. Zdaniem moim w niczym nie zmienia tej niewątpliwie anormalnej sytuacji treść ust. 5 załącznika do zarządzenia Ministra Finansów z dnia 16 XII 1974 r. (Mon.Pol. nr 42, poz. 259). Zgodnie z tym przepisem w przypadkach, w których wartość pojazdu w dniu wypadku obliczona według zasad określonych w ust. 1 - 4 stanowi mniej niż 20% ceny nowego pojazdu, a jest on dopuszczony do ruchu, za wartość pojazdu w dniu wypadku przyjmuje się 20% ceny nowego pojazdu. W naszym przykładzie zatem posiadacz pojazdu może uzyskać odszkodowanie ubezpieczeniowe, mimo że pojazd jego nie przedstawia w zasadzie (żadnej wartości. Z kolei posiadacz pojazdu samochodowego, którego rzeczywista war-

tość wynosić będzie 20% ceny nowego pojazdu uzyska jednakowe odszkodowanie ubezpieczeniowe.

Obowiązkowe ubezpieczenie auto-casco w obecnej postaci stwarza więc paradoksalną sytuację. Pojazdy samochodowe wyprodukowane nawet w tym samym roku mogą mieć przecież po »pewnym okresie używania skrajnie różne wartości (w zależności od sposobu eksploatacji, dbałości posiadacza itp.). Mimo to posiadacze tych pojazdów obowiązani są do zapłaty składki w takiej samej wysokości i wypłaca się im jednakowe odszkodowanie.

Należy jednakże zaznaczyć, że w praktyce większość szkód w takich pojazdach nie przekracza znacznego przecież udziału własnego (posiadacza (w tej grupie samochodów 5000 zł). W tej sytuacji posiadacz pojazdu najczęściej nie uzyska naprawienia szkody. Ochrona ubezpieczeniowa, z której korzysta on w tym zakresie staje się zatem iluzoryczna i trudno mówić, że w tym wypadku realizowane są zasady w całej rozciągłości realnej i pełnej ochrony ubezpieczeniowej. Wprawdzie ma on możliwość obniżenia w drodze umowy udziału własnego, ale wówczas koszt ubezpieczenia znacznie wzrasta.

Z drugiej strony, na co wskazałem wyżej, nie będą podlegać obowiązkowemu ubezpieczeniu auto-casco samochody o niewątpliwie wyższej wartości, np. po kapitalnym remoncie, jeżeli czas ich używania przekracza wskazaną w rozporządzeniu liczbę lat. Przyjęcie takiego rozwiązania wskazuje na brak konsekwencji i w jeszcze większym stopniu czyni niezrozumiałymi jego motywy. Wydaje się, że przy okazji najbliższych prac ustawodawczych w tej dziedzinie należałoby dokonać stosownej nowelizacji przepisu § 22 rozporządzenia.

Ponadto warto zastanowić się, czy nie należałoby z wymienionych wyżej przyczyn zmienić obowiązującą taryfę składek za obowiązkowe ubezpieczenie auto-casco.

Innym rozwiązaniem, poza różnicowaniem składek w zależności od okresu używania, mogłoby być wprowadzenie sumy ubezpieczenia w obowiązkowym ubezpieczeniu auto-casco. System ten byłby zapewne jeszcze bardziej „sprawiedliwy”, różnicowałby koszt ubezpieczenia w zależności od wartości każdego oznaczonego pojazdu i zapewniałby należyłą ochronę ubezpieczeniową posiadaczom pojazdów samochodowych. Z drugiej jednak strony wymagałby odpowiedniego przygotowania pracowników PZU, którzy rokrocznie musieliby ustalać wartość wszystkich pojazdów objętych obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco. Licząc się z realiami należy stwierdzić, że Państwowy Zakład Ubezpieczeń nie jest w chwili obecnej przygotowany do wprowadzenia tego rodzaju rozwiązania. Stąd postulatem minimalistycznym jest stworzenie odpowiedniej taryfy składek.

Ustawodawca bułgarski odmiennie określił zakres stosowania obowiązkowego ubezpieczenia casco ze względu na kryterium przedmiotowe²⁰.

²⁰ D. Welczew, *Obowiązkowe ubezpieczenia casco środków transportu samocho-*

Zgodnie z ustawą o ubezpieczeniu mienia z 1 I 1958 r. (zmiana 1 I 1969 r.) obowiązkowemu ubezpieczeniu casco podlegają: 1) środki transportu z własnym napędem, mające państwowe numery rejestracyjne, wydane przez kompetentne organy bułgarskie; 2) większe maszyny rolnicze, niezależnie od posiadania państwowego numeru rejestracyjnego; 3) przyczepy do środków transportu motorowego i dużych maszyn rolniczych z własnym napędem; 4) wszelkie należące do ludności motorowe środki transportu i przyczepy do nich. Widzimy, że ustawodawca bułgarski operuje inną terminologią. Za tzw. motorowe środki transportu uważane są wszystkie rodzaje parowozów, wagony i inne rodzaje samobieżnych urządzeń komunikacji lądowej — w tym koleje, trolejbusy, tramwaje (wagony motorowe i doczepne), niezależnie od tego, czy są one opatrzone numerami kontrolnymi²¹. Zakres stosowania obowiązkowego ubezpieczenia casco wedle kryterium przedmiotowego jest zatem w Bułgarii znacznie szerszy. Wydaje się, że nie ma potrzeby tak szerokiego stosowania obowiązkowego ubezpieczenia casco w naszym kraju — ze względu na wymienione kryterium.

II

Obok kryterium przedmiotowego, dla określenia zakresu stosowania obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco prawodawca posłużył się w omawianym rozporządzeniu kryterium podmiotowym. Jak wspomniałem obowiązkowemu ubezpieczeniu auto-casco podlegają wyłącznie zarejestrowane pojazdy samochodowe znajdujące się w posiadaniu osób fizycznych i jednostek gospodarki nie uspołecznionej.

W tym miejscu wyłania się potrzeba podania definicji pojęcia „jednostka gospodarki uspołecznionej”, tym samym wyjaśnienie, co należy rozumieć przez jednostkę gospodarki nie uspołecznionej. Problem ten wymaga choć pobieżnego omówienia, skoro określamy podmiotowy zakres stosowania obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco. Słusznie zauważa się, że znaczenie pojęcia „jednostka gospodarki uspołecznionej” w ogólnych warunkach ubezpieczenia od uszkodzeń pojazdów samochodowych (auto-casco) j.g.u.²² odbiega od definicji przyjętej w ogólnej teorii prawa cywilnego²³. Zazwyczaj bowiem przez „jednostkę gospodarki uspołecznionej” rozumie się jednostki państwowe, spółdzielcze i inne społeczne, któ-

dowego i dużych maszyn rolniczych w Bułgarskiej Republice Ludowej, Wiadomości Ubezpieczeniowe 1974, nr 2, s. 6; por. także K. Pockow, Osnowni momenti na zastrachowelnata zakrila pri motornite prewozni sredstva, Socialistichesko Prawo 1973, nr 10, s. 43-47.

²¹ D. Welczew, op. cit., s. 6-7.

²² Zatwierdzone decyzją Ministra Finansów nr FR. GSU/4030 — 160/74 z dnia 12 XI 1974 r.; W. Górski, *Ubezpieczenia transportowe*, Warszawa 1974, s. 179.

²³ Nie wdaję się jednak w tym miejscu w spór, co do definicji tego pojęcia, gdyż przekraczałaby to ramy niniejszego opracowania.

rych zadanie polega na prowadzeniu działalności gospodarczej²⁴. Natomiast w rozumieniu ogólnych warunków dla j.g.u., „jednostkami gospodarki uspołecznionej” są: urzędy, zakłady, instytucje, przedsiębiorstwa państwowe, organizacje polityczne, zawodowe i spółdzielcze oraz spółki, w których państwo, zakłady, instytucje lub przedsiębiorstwa państwowe posiadają udział wynoszący co najmniej 50% kapitału zakładowego²⁵. Widzimy zatem, że j.g.u., w rozumieniu ogólnych warunków, obejmują również jednostki nie rozwijające działalności gospodarczej. Jednostkami gospodarki nie uspołecznionej albo osobami fizycznymi są więc wszystkie pozostałe podmioty, nie wymienione w § 1 ust. 2 ogólnych warunków dla j.g.u. Pojazdy znajdujące się w posiadaniu tylko tych podmiotów objęte są obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco.

Mając na uwadze sformułowanie § 1 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia stwierdzić należy, że obowiązkowemu ubezpieczeniu od uszkodzeń podlegają zarówno pojazdy znajdujące się w posiadaniu samoistnym, jak i zależnym (art. 336 § 1 i 2 kc.) wskazanych podmiotów. Czy jednak zawsze?

W wypadku posiadania samoistnego sprawa jest prosta. Jeżeli pojazd samochodowy znajduje się w takim posiadaniu osób fizycznych lub jednostek gospodarki nie uspołecznionej, zawsze (o ile oczywiście spełnia dalsze wymogi przewidziane w § 22 rozporządzenia) objęty jest obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco. Natomiast co się tyczy posiadania zależnego należy, zdaniem moim, wyróżnić dwie sytuacje:

1) posiadaczami, zarówno zależnym jak i samoistnym, są osoby fizyczne lub jednostki gospodarki nie uspołecznionej,

2) posiadaczem zależnym jest osoba fizyczna lub jednostka gospodarki nie uspołecznionej, natomiast posiadaczem samoistnym jest jednostka gospodarki uspołecznionej.

W pierwszej sytuacji sprawa jest oczywista — pojazd samochodowy podlega obowiązkowemu ubezpieczeniu auto-casco²⁶. W drugiej zaś sytuacji, zdaniem moim, należy wyodrębnić z kolei dwa dalsze wypadki:

²⁴ Tak S. Szer, *Prawo cywilne — część ogólna*, Warszawa. 1967, s. 24; odmiennie A. Wolter, op. cit., s. 171 oraz S. Grzybowski, op. cit., s. 355; por. także powołaną w tych pozycjach literaturę i art. 1 § 2 oraz 33 k.c.

²⁵ Podobnie pod rządami uprzednio obowiązujących o.w.u. dla j.g.u. z dnia 31 VII 1964 r. (zatwierdzone decyzją Ministra Finansów nr BP. RMU/266/64); A. Wąsiewicz, *Umowa ubezpieczenia...*, s. 19.

²⁶ Należy jednak zaznaczyć, że jeżeli pojazd służy celom niezarobkowym zakład ubezpieczeń obowiązany jest jedynie do indemnizacji szkód powstałych w czasie kierowania pojazdem samochodowym przez posiadacza samoistnego. PZU nie odpowiada zaś za szkody powstałe w czasie kierowania pojazdem przez posiadacza zależnego (§ 5 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w brzmieniu nadanym rozporządzeniem Rady Ministrów z 22 VIII 1975 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych — Dziennik Ustaw nr 30, poz. 160). Posiadacz ten może jednak ubezpieczyć pojazd od uszkodzeń dobrowolnie (w drodze umowy) i wówczas posiadacz samoistny pojazdu samochodowego uzyska odszkodowanie ubezpieczeniowe — § 5 taryfy składek za dobrowolne ubezpieczenia związane z ru-

a) pojazd znajdujący się w posiadaniu zależnym osoby fizycznej lub jednostki gospodarki nie uspołecznionej ubezpieczony jest od uszkodzeń w drodze umowy,

b) pojazd znajdujący się w posiadaniu zależnym wskazanych wyżej podmiotów nie jest objęty dobrowolnym ubezpieczeniem auto-casco (w praktyce sytuacja taka występować będzie niezmiernie rzadko).

Sądzę, że w pierwszym z przedstawionych wypadków (ad. 2a), jeżeli pojazd znajduje się w posiadaniu zależnym osoby fizycznej lub jednostki gospodarki nie uspołecznionej nie podlega on obowiązkowemu ubezpieczeniu auto-casco. Wprawdzie treść § 1 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia *expressis verbis* na to nie wskazuje, ale dokonując wykładni celowościowej i systemowej rozporządzenia i ogólnych warunków ubezpieczenia od uszkodzeń pojazdów samochodowych (auto-casco) jednostek gospodarki uspołecznionej, tylko takie rozwiązanie może zostać zaakceptowane. Trudno bowiem byłoby przyjąć, że w tej sytuacji pojazd będzie niejako dwukrotnie ubezpieczony — zarówno w ramach dobrowolnego ubezpieczenia pojazdów samochodowych od uszkodzeń j.g.u., jak i obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco z § 1 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia (zwłaszcza że o.w.u. dla j.g.u. nie zawierają postanowienia o treści zbliżonej do § 5 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w brzmieniu nadanym rozporządzeniem Rady Ministrów z 22 VIII 1975 r. — Dz.U. Nr 30, poz. 160). Nie ulega jednak wątpliwości, że wskazany przepis (§ 1 ust. 1 pkt 3) powinien być sformułowany bardziej precyzyjnie i nie stwarzać przedstawionych trudności interpretacyjnych.

W drugim natomiast wypadku (ad. 2b) sądzę, że pojazd będzie podlegał obowiązkowemu ubezpieczeniu auto-casco, skoro nie objęty był on ubezpieczeniem dobrowolnym (jeśli spełnione zostaną oczywiście przesłanki z § 22 rozporządzenia). Wydaje się, że tylko taki sens można nadać przepisowi § 1 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia i że taka będzie praktyka Państwowego Zakładu Ubezpieczeń.

Zdaniem moim § 5 ust. 1 pkt 1 w nowym brzmieniu zawęży zakres odpowiedzialności PZU, nie zmienia zaś zakresu stosowania obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco, wobec nie zmienionej treści § 1 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia.

Objęcie obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco wyłącznie pojazdów znajdujących się w posiadaniu osób fizycznych i jednostek gospodarki nie uspołecznionej nie jest, zdaniem moim, rozwiązaniem zbyt trafnym. Wydaje się, że skoro zdecydowano się na wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco, należało objąć nim wszystkie pojazdy określonych kategorii — niezależnie od osoby posiadacza. Można byłoby powołać się w tym miejscu na rozwiązanie 'bułgarskie, gdzie obowiązko-

wym ubezpieczeniem casco objęto środki transportu należące zarówno do państwowych przedsiębiorstw i organizacji, pracujących na zasadach rozrachunku gospodarczego, do wszelkiego rodzaju organizacji spółdzielczych, jak i ludności²⁷.

Argumentem na rzecz rozszerzenia zakresu stosowania obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco według kryterium podmiotowego jest także przyjęte w naszym kraju rozwiązanie w zakresie ubezpieczenia OC i NW z ruchu pojazdów mechanicznych.

Wprawdzie obecnie jednostki gospodarki uspołecznionej w wysokim stopniu korzystają z ubezpieczenia dobrowolnego (95%), ale objęcie obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco pojazdów należących do tych podmiotów ujednoliciłoby system ubezpieczeń komunikacyjnych. Skoro powiada się, że zintegrowanie ubezpieczeń komunikacyjnych ma bardzo istotne znaczenie praktyczne i społeczne ze względu na podstawowe zasady ubezpieczeń socjalistycznych {powszechności, pełnej ochrony i realności ochrony ubezpieczeniowej}²⁸, to tylko pełne przeprowadzenie tego procesu zapewnić może realizację wspomnianych zasad²⁹. Można w tym miejscu dla przykładu podać, że wskaźnik szkodowości ((stosunek składki przypisanej do wypłaconych odszkodowań) w 1973 r. w gospodarce nie uspołecznionej wyniósł 88,3%, a w gospodarce uspołecznionej 90,9%, podczas gdy w 1974 r. odpowiednio już 68,4% i 96,5%. Objęcie obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco pojazdów należących do jednostek gospodarki uspołecznionej zwiększyłoby nadto zaufanie społeczeństwa dla przyjętego rozwiązania. Nie ulega jednak kwestii, iż w wypadku wprowadzenia w tym sektorze obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco należałoby odpowiednio zróżnicować zasady ubezpieczenia i taryfę składek.

Obowiązkowe ubezpieczenie auto-casco nie obejmuje szkód w pojazdach będących w posiadaniu cudzoziemców dewizowych³⁰ (§ 1 ust. 2 rozporządzenia). Bez znaczenia jest w tej sytuacji rodzaj posiadania.

III

Mając na uwadze przedstawione zasady stosowania obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco stwierdzić należy, że stosunek prawny tego

²⁷ D. Welczew, op. cit., s. 5-7.

²⁸ M. Domagała, *Spoleczno-ekonomiczne przesłanki wprowadzenia obowiązkowych ubezpieczeń auto-casco zintegrowanych z obowiązkowymi ubezpieczeniami komunikacyjnymi*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 1974, nr 2, s. 2 - 3.

²⁹ Zdaniem S. Dmochowskiego, *Ubezpieczenie mienia państwowego w gospodarce planowej*, Warszawa 1971, s. 245 — ochrona ubezpieczeniowa własności państwowej powinna być realizowana w formie umownej, bowiem ta forma najbardziej odpowiada rozrachunkowo-gospodarczemu charakterowi działalności jednostek państwowych. Zdaniem moim rozwiązania takiego nie można przyjąć jako reguły.

³⁰ Co do znaczenia terminu „cudzoziemiec dewizowy” patrz art. 6 ustawy dewizowej z 28 III 1952 r. (Dz.U. nr 21 poz. 113).

ubezpieczenia wygasa w wypadku, gdy odpadnie jedna z przesłanek z § 1 ust. 1 pkt 3 i § 22 rozporządzenia.

Stosunek prawny obowiązkowego ubezpieczenia AC wygasa zatem w razie wycofania pojazdu z ruchu (zwrot lub odebranie tablic rejestracyjnych oraz unieważnienie dowodu rejestracyjnego)³¹, w wypadku upływu określonego w § 22 rozporządzenia okresu używania pojazdu (15 albo 10 lat), jak również utraty lub wyzbycia się posiadania pojazdu przez jednostkę gospodarki nie uspołecznionej lub osobę fizyczną.

W tej ostatniej sytuacji — w razie utraty posiadania pojazdu, np. skutkiem kradzieży — stosunek prawny ubezpieczenia między dotychczasowym posiadaczem i zakładem ubezpieczeń wygasa z chwilą zajścia wypadku ubezpieczeniowego. W literaturze prawa ubezpieczeniowego przyjęło się, że w wypadku gdy powstanie szkoda całkowita (całkowite zniszczenie, kradzież lub rabunek albo utrata pojazdu z innych przyczyn, określonych w § 22 ust. 2 rozporządzenia albo gdy koszt naprawy uszkodzonego pojazdu przekracza jego wartość w dniu wypadku) stosunek prawny obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco wygasa, ze względu na brak przedmiotu ubezpieczenia. Powiada się, że w sytuacji tej stosunek prawny ubezpieczenia nie ma racji bytu. Nie wymaga jednak szczególnego podkreślenia fakt, że mimo to zakład ubezpieczeń obowiązany będzie do zapłaty odszkodowania ubezpieczeniowego, skoro ubezpieczenie auto-casco obejmuje, między innymi, ryzyko kradzieży lub rabunku pojazdu. Do istoty tego stosunku prawnego ubezpieczenia (tak dobrowolnego, jak i obowiązkowego) należy przecież obowiązek zakładu ubezpieczeń spełnienia świadczenia ubezpieczeniowego (indemnizacji powstałej szkody).

Z drugiej strony nie oznacza to, że pojazd ten nie będzie już ubezpieczony. Powstanie jednak nowy stosunek obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco między sprawcą kradzieży a zakładem ubezpieczeń. Pojazd ten będzie obowiązkowo ubezpieczony dopóty, dopóki pozostanie zarejestrowany, a posiadaczem jego będzie osoba fizyczna lub jednostka gospodarki nie uspołecznionej, a nadto nie upłynie przewidziany przez ustawę okres używania. Należy podkreślić, że rozporządzenie nie uzależnia powstania obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco od tytułu posiadania pojazdu samochodowego.

Właśnie w wypadku gdy pojazd samochodowy został skradziony lub utracony z innych przyczyn ustalenie momentu wygaśnięcia stosunku prawnego obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco napotyka szczególne trudności. Może bowiem się zdarzyć, że poszkodowany odzyska skradziony lub utracony z innych przyczyn pojazd albo jego część. Ciężą na nim wówczas obowiązki wymienione w § 32 rozporządzenia. Należy sądzić, że w sytuacji tej stosunek obowiązkowego ubezpieczenia zostaje niejako reaktywowany, aczkolwiek konstrukcja ta z teoretycznego punktu widzenia

³¹ Patrz § 150 rozporządzenia w sprawie rudnu na drogach publicznych.

budzi pewne zastrzeżenia. Tym bardziej, że do zapłaty składki za okres, gdy pojazd znajdował się w posiadaniu sprawcy kradzieży, obowiązany będzie chyba posiadacz pojazdu. Szczególnie w tym momencie przejawia się doniosłość praktyczna tego zagadnienia.

Należy nadto zaznaczyć, iż stosunek obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco wygasa również w razie utraty posiadania samoistnego przez osobę fizyczną lub jednostkę gospodarki nie uspołecznionej na rzecz jednostki gospodarki uspołecznionej, np. skutkiem orzeczenia w wyroku karnym kary konfiskaty mienia na podstawie art. 46 i 47 k.k. z 1969 r.³² Natomiast w wypadku wyzbycia się posiadania pojazdu, o tym, czy stosunek prawny wygasa czy trwa dalej, decydować będzie charakter wyzbycia się (np. oddanie w posiadanie zależne) i osoba następnego posiadacza (j.g.u., czy ewentualnie osoba fizyczna albo jednostka gospodarki nie uspołecznionej). Sądzę, że jeśli posiadacz samoistny pojazdu samochodowego będący osobą fizyczną albo jednostką gospodarki nie uspołecznionej odda tenże pojazd w posiadanie zależne, to niezależnie od tego, kto zostanie następnym posiadaczem pojazdu stosunek prawny obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco trwać będzie nadal. W sytuacji, o której mowa, posiadaczem samoistnym pozostaje przecież osoba fizyczna lub jednostka gospodarki nie uspołecznionej. Spełniona zatem jest dyspozycja normy prawnej zawartej w § 1 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia. Natomiast, jeżeli osoba fizyczna lub jednostka gospodarki nie uspołecznionej wyzbyła się posiadania samoistnego — przeniosła posiadanie, a następnym posiadaczem tegoż pojazdu staje się jednostka gospodarki uspołecznionej, stosunek prawny obowiązkowego ubezpieczenia AC wygasa.

Również w wypadku przeniesienia posiadania samoistnego na rzecz osoby fizycznej lub jednostki gospodarki nie uspołecznionej stosunek prawny obowiązkowego ubezpieczenia między zakładem ubezpieczeń a dotychczasowym posiadaczem wygasa. Pojazd samochodowy pozostaje jednak ubezpieczony, automatycznie bowiem powstaje nowy stosunek prawny obowiązkowego ubezpieczenia między zakładem ubezpieczeń a następnym posiadaczem (o ile pojazd nadal jest zarejestrowany i spełnione są przesłanki z § 22 rozporządzenia). W miejscu tym należy podnieść, że zgodnie z § 35 ust. 1 rozporządzenia posiadacz pojazdu obowiązany jest zawiadomić zakład ubezpieczeń o zbyciu pojazdu.

W przedstawionych sytuacjach stosunek prawny obowiązkowego ubezpieczenia AC wygasa *ipso iure*. „Ubezpieczenie obowiązkowe trwa bowiem z reguły jedynie tak długo, dopóki istnieje przedmiot tym ubezpieczeniem objęty, przy czym nie chodzi tu o sam fakt fizycznego istnienia określonego przedmiotu, lecz również o to, aby miał on cechy wskazane w ustawie”³³. Cechą taką jest także pozostawanie w posiadaniu określonego pod-

³² Dz.U. z 1969 r., nr 13, poz. 94; por. także art. 160 k.k.w. (Dz.U. nr 13, poz. 96).

³³ Z. K. Nowakowski, A. Wąsiewicz, op. cit., s. 77; W. Warkało, *Prawo ubezpieczeniowe* ..., op. cit., s. 98.

miotu (podmiotowy zakres stosowania ubezpieczenia obowiązkowego). Jeśli więc pojazd nie znajduje się już w posiadaniu podmiotów wskazanych w ustawie, stosunek prawny ubezpieczenia obowiązkowego oczywiście wygasa.

IV

Omawiając zakres stosowania obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco nie sposób pominąć i chociaż pokrótce przedstawić zakresu stosowania dobrowolnego ubezpieczenia pojazdów samochodowych od uszkodzeń.

Stosunek prawny dobrowolnego ubezpieczenia auto-casco powstaje skutkiem zawarcia umowy między ubezpieczającym i zakładem ubezpieczeń. Formę zawarcia tej umowy określają przepisy kodeksu cywilnego (art. 809 - 81/8) oraz stosowne postanowienia ogólnych warunków ubezpieczenia. Umowa, której integralną częścią są ogólne warunki danego ubezpieczenia określa przedmioty tym ubezpieczeniem objęte.

Wprowadzenie w naszym kraju obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco spowodować musiało zmianę zasad dobrowolnego ubezpieczenia pojazdów samochodowych od uszkodzeń. Co się z tym wiąże, nastąpiła zmiana ogólnych warunków dotyczących tych ubezpieczeń. [Postanowienia nowych o.w.u. nieco odmiennie określają zakres stosowania dobrowolnego ubezpieczenia auto-casco.

1) Ubezpieczeniem dobrowolnym mogą być objęte pojazdy samochodowe należące do jednostek gospodarki uspołecznionej. Na podstawie § 2 o.w.u. dla j.g.u. Państwowy Zakład Ubezpieczeń przyjmuje do ubezpieczenia: a) pojazdy samochodowe podlegające rejestracji według zasad określonych w przepisach o rejestracji pojazdów samochodowych; b) pojazdy napędzane umieszczonym na nim silnikiem zasilanym z własnego źródła energii, nie biegnące po szynach, których cechy konstrukcyjne ograniczają szybkość do 20 km na godzinę, przeznaczone do przewozu osób, ładunków lub ciągnięcia przyczep; c) motorowery, za które uważa się także rowery i wózki rowerowe wyposażone w pomocniczy silnik spalinowy o pojemności skokowej nie przekraczającej 50 cm³ oraz o cechach konstrukcyjnych ograniczających szybkość do 40 km na godzinę; d) przyczepy i naczepy do pojazdów wymienionych pod a) i b); e) trolejbusy.

Widzimy, że zakres przedmiotowy stosowania dobrowolnego ubezpieczenia od uszkodzeń jest w tym wypadku szerszy. Ubezpieczenie pojazdów samochodowych j.g.u. auto-casco należy do grupy ubezpieczeń umownych fakultatywnych³⁴.

2) Również pojazdy należące do osób fizycznych i jednostek gospodarki nie uspołecznionej mogą być ubezpieczane w drodze umowy. Dotyczy to pojazdów nie objętych dyspozycjami § 1 ust. 1 pkt 3 i § 22 roz-

³⁴ S. Dmochowski, *Ubezpieczenia majątkowe — ochrona ubezpieczeniowa mienia społecznego*, praca zbiorowa pod red. W. Warkałło, Warszawa 1971, s. 266-269; A. Wąsiewicz, *Umowa ubezpieczenia...*, s. 18, 19.

porządzenia. Zatem w drodze umowy można ubezpieczyć od uszkodzeń: a) samochody osobowe: — używane w celach zarobkowych przez okres dłuższy niż 10 lat, — używane wyłącznie w celach niezarobkowych przez okres dłuższy niż 15 lat; b) autobusy, samochody ciężarowe i ciągniki używane przez okres dłuższy niż 10 lat; c) przyczepy dołączone do wszelkich samochodów osobowych podlegających rejestracji i pojazdów wymienionych pod b); d) motocykle, pojazdy trójkołowe i motorowery (§ 2 ogólnych warunków ubezpieczenia od uszkodzeń pojazdów samochodowych «auto-casco» jednostek gospodarki nie uspołecznionej)³⁵.

3) Pojazdy samochodowe objęte obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco także mogą być w pewnym zakresie ubezpieczane na zasadzie dobrowolności. Otóż zgodnie z § 30 ust. 2 i 3 rozporządzenia (w brzmieniu nadanym rozporządzeniem Rady Ministrów z 22 VIII 1976 r. — Dz.U. nr 30, poz. 160) z ustalonej kwoty szkody całkowitej lub częściowej zakład ubezpieczeń potrąca udział własny posiadacza pojazdu w pokryciu szkody, przy czym wysokość udziału własnego nie może przekraczać 10 tys. zł. Minister Finansów na podstawie delegacji zawartej w § 30 ust. 3 rozporządzenia określił wysokość udziałów własnych na kwoty od 3000 do 7000 zł, w zależności od rodzaju pojazdu i jego grupy taryfowej³⁶. Posiadacz pojazdu samochodowego objętego obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco za opłatą dodatkowej składki po zawarciu stosownej umowy) może jednak obniżyć określoną w taryfie składek za obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne kwotę udziału własnego w ubezpieczeniu auto-casco samochodów osobowych — do 1000 zł. Również za opłatą dodatkowej składki posiadacz może znieść udział własny na obszarze krajów RWPG (§ 6 ust. 1-3 taryfy składek za dobrowolne ubezpieczenia związane z ruchem pojazdów samochodowych)³⁷.

Zgodnie z § 30 ust. 1 rozporządzenia, świadczenie wypłacane przez zakład ubezpieczeń za szkodę całkowitą lub częściową nie może być wyższe niż 200 tys. zł. Zawsze więc odpowiedzialność Państwowego Zakładu Ubezpieczeń z obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco jest ograniczona do tej kwoty. Posiadacz pojazdu samochodowego objętego obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco może jednak także za opłatą dodatkowej składki ubezpieczyć nadwyżkę odszkodowania ponad 200 tys. zł (składka wynosi 1% różnicy między ceną nowego samochodu a kwotą 200 tys. zł — § 6 ust. 4 powołanej taryfy).

³⁵ Zatwierdzone decyzją Ministra Finansów nr FR. GSU/4031 — 195/74 z dnia 30 XII 1974 r.

³⁶ Patrz zarządzenie Ministra Finansów z 21 XII 1974 r. w sprawie taryfy składek za obowiązkowe Ubezpieczenia komunikacyjne (Mon. Pol. nr 42, poz. 260) — w brzmieniu nadanym zarządzeniem Ministra Finansów z 11 IX 1975 r. 'zmieniającym zarządzenie w sprawie taryfy składek za obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne (Mon. Pol. nr 29, poz. 182).

³⁷ Zatwierdzona przez Ministra Finansów decyzją nr FR. GSU 4031-1102/75 z dnia 12 IX 1975 r.

Również posiadacz zależny niezarobkowego pojazdu samochodowego objętego obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco może w drodze umowy ubezpieczyć tenże pojazd od uszkodzeń (por. przypis 26). Składka za to ubezpieczenie (także OC i NW) ukształtowana jest w różnych wysokościach w zależności od okresu odpowiedzialności PZU i jest jednakowa dla wszystkich pojazdów we wszystkich grupach taryfowych — § 5 powoływanej taryfy.

Przepisy o udziale własnym, ograniczeniu odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń do kwoty 200 tys. zł oraz w pewnej mierze o umowach zawieranych przez posiadaczy zależnych wyznaczają również zakres stosowania obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco. Obniżenie udziałów własnych, zniesienie tegoż udziału na terenie krajów RWPG i ubezpieczenie nadwyżki odszkodowania przewyższającego 200 tys. zł, za opłatą dodatkowych składek dokonuje się bowiem — według mnie — w drodze umowy, a nie na mocy przepisów rozporządzenia. Wskazuje na to treść § 30 ust. 3 i § 34 ust. 1 rozporządzenia, a także postanowienia taryfy składek za dobrowolne ubezpieczenia związane z ruchem pojazdów samochodowych³⁸. Bez znaczenia pozostaje tutaj fakt, że ogólne warunki dla jednostek gospodarki nie uspołecznionej nie dotyczą pojazdów samochodowych objętych obowiązkowym ubezpieczeniem. Składki za ubezpieczenia obowiązkowe ustalane są przecież w innym trybie³⁹. Specyfika tej umowy polega na tym, że pojazd ubezpieczany jest mimo to na warunkach określonych w przepisach rozporządzenia w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych. Umowa ta ma cechy umowy adhezyjnej, a jej stronami są: jeden z podmiotów wskazanych w § 1 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia {ubezpieczający} i zakład ubezpieczeń⁴⁰.

LA SPHÈRE DE L'APPLICATION DE L'ASSURANCE OBLIGATOIRE AUTO-CASCO

Résumé

Par le décret du Conseil des Ministres du 28 XI 1974 sur les assurances de communication obligatoires (J. des L. No 46, pos. 274) on a introduit dans notre pays dès le 1 I 1975 l'assurance obligatoire auto-casco. Par conséquent la Pologne est devenu le second Etat — a côté de la Bulgarie — ou on prévoit ce genre de l'assurance.

³⁸ Jak wyżej; por. także zarządzenie Nr 46/75 Naczelnego Dyrektora PZU z 16 IX 1975 r. w sprawie obsługi obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych oraz dobrowolnych ubezpieczeń związanych z ruchem pojazdów samochodowych.

³⁹ Patrz rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 XII 1974 r. w sprawie sposobu ustalania taryf i poboru składek za obowiązkowe ubezpieczenia majątkowe i osobowe (Dz.U. nr 49, poz. 304).

⁴⁰ W artykule niniejszym pominąłem problematykę ubezpieczenia pojazdów samochodowych od uszkodzeń (auto-casco) w ruchu międzynarodowym.

Le législateur se sert dans le décret cité de deux critères d'appliquer l'assurance obligatoire auto-casco. D'après le premier — le critère d'objet — à l'assurance obligatoire auto-casco sont soumises les véhicules automobiles registres. Cependant conformément au paragraphe 22 du décret du 28 XI 1974 on n'a pas embrassé par l'assurance obligatoire auto-casco tous les véhicules automobiles. Or sont soumis au décret: 1) les voitures particulières: a) utilisées dans les buts du gain durant une période pas plus que 10 ans, b) utilisées exclusivement dans les buts — non liés au gain durant une période pas plus que 15 ans; 2) les autobus, les camions, les tracteurs si la période de leur utilisation ne dépasse pas 10 ans; 3) les remorques, si elles sont attachées aux véhicules embrassés par l'assurance obligatoire auto-casco, sauf des remorques attachées aux voitures particulières. La période de l'utilisation compte dès la date de la production du véhicule.

La formulation du paragraphe 22 du décret sur les assurances de communication obligatoires émet un rang des réserves. Il existe de certaines difficultés de nature de définition et ce qu'il s'ensuit d'interprétation. Les réserves essentielles émet la restriction de la sphère de l'application de l'assurance obligatoire auto-casco à cause du temps de l'utilisation du véhicule automobile. L'assurance obligatoire auto-casco dans la forme actuelle crée une situation, dans laquelle les possesseurs des véhicules automobiles sont obligés à payer la même cotisation d'assurance et ils reçoivent les mêmes indemnités d'assurance, malgré que les véhicules peuvent posséder les valeurs tout à fait différentes.

Il s'ensuit le postulat de faire une novélisation convenable du § 22 du décret en raccourcissant „la période de rutilisation" des véhicules soumis à l'assurance obligatoire, éventuellement le changement du tarif des cotisations étant en vigueur pour l'assurance obligatoire auto-casco.

Une autre solution postulée pourrait être l'introduction de la somme d'assurance à l'assurance obligatoire auto-casco.

A côté du critère d'objet — pour déterminer la sphère de l'application de l'assurance obligatoire auto-casco — le législateur se sert d'un critère de sujet. Conformément au paragraphe 1 ch. 1 p. 3 du décret du 28 XI 1974 à l'assurance obligatoire auto-casco sont soumis les véhicules automobiles étant en possession des personnes physiques et des unités de l'économie non socialisée. Sans prendre en considération des détails, cela concerne la possession originale ainsi que dérivée. En approuvant la conception de l'intégration des assurances de communication il faudrait élargir la sphère de l'application de l'assurance obligatoire auto-casco sur les unités de l'économie socialisée.

Dans cet article on a présenté aussi une problématique de l'extinction d'un rapport de droit de l'assurance obligatoire auto-casco et la sphère de l'application de l'assurance facultative des véhicules automobiles contre les endoimmagements. Ces problèmes sont liés strictement au thème déterminé de cet article.