

ANDRZEJ WĄSIEWICZ

UMOWA UBEZPIECZENIA POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH AUTOCASCO

I. UWAGI WSTĘPNE

Szybko postępujący w Polsce rozwój motoryzacji połączony jest niestety z rosnącą wciąż liczbą wypadków samochodowych. Poszkodowanymi w ich wyniku mogą być nie tylko posiadacze pojazdów, ale również liczne inne osoby korzystające z dróg publicznych. W tych warunkach celowe i konieczne jest stosowanie wszelkich środków zmierzających do zmniejszenia liczby wypadków samochodowych i złagodzenia ich ujemnych skutków. Jednakże nawet ustanowienie najdoskonalszych uregulowań prawnych w tej dziedzinie i stosowanie najdalej idącej prewencji nie zdoła całkowicie zapobiec wypadkom samochodowym, a z uwagi na stały wzrost liczby pojazdów, będą one niestety dość liczne. Dlatego też bardzo istotne stało się ustawowe zapewnienie osobom poszkodowanym w wypadkach samochodowych takiej ochrony, która by im zagwarantowała choćby realne pokrycie wynikłych stąd strat. Służy temu przede wszystkim wprowadzone w większości krajów europejskich obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej powstałej w związku z ruchem pojazdów samochodowych.

W Polsce obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne wprowadzone zostały z dniem 1 I 1962 r.¹, a ich cechą charakterystyczną jest połączenie ze sobą dwóch rodzajów ubezpieczeń: odpowiedzialności cywilnej (OC) i następstw nieszczęśliwych wypadków (NW)².

Ubezpieczenia te, powstające bezpośrednio z mocy prawa, bez konieczności zawierania umowy, mają olbrzymie znaczenie dla poszkodowanych, gdyż zakład ubezpieczeń obowiązany jest wypłacić określone w nich świadczenie za szkodę na osobie (z tytułu ubezpieczenia NW)

¹ Rozporządzeniem RM z dnia 1 XII 1961 r. (Dz. U. nr 55, poz. 311), które uchylone zostało — obowiązującym obecnie — rozporządzeniem RM z dnia 24 V 1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. nr 15, poz. 89; zm. Dz. U. z 1971 r., nr 11, poz. 108).

² Obszernie w tej kwestii zob. A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązkowego ubezpieczenia*, Warszawa 1969, s. 141 i n.

każdemu poszkodowanemu, z wyłączeniem jedynie cudzoziemców dewizowych oraz tych osób, które uległy wypadkom przy pracy i przysługuje im odszkodowanie wyłącznie na podstawie przepisów ustawy z dnia 23 I 1968 r. o świadczeniach pieniężnych przysługujących w razie wypadków przy pracy (Dz. U. nr 3, poz. 8)³. Aby uzyskać świadczenie poszkodowany musi jedynie wykazać, że szkoda na osobie pozostaje w związku przyczynowym z ruchem pojazdu samochodowego, który podlega obowiązkowym ubezpieczeniom komunikacyjnym. Warto przy tym zauważyć, że poszkodowany uprawniony jest do uzyskania świadczenia nawet wówczas, gdy: 1) nie można ustalić tożsamości posiadacza pojazdu, który spowodował wypadek, oraz 2) poszkodowanemu nie przysługuje, na podstawie przepisów obowiązującego prawa, odszkodowanie z tytułu czynu niedozwolonego, a co za tym idzie, z tytułu ubezpieczenia OC.

Z obowiązkowego ubezpieczenia OC natomiast zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie tylko wówczas, gdy posiadacz lub kierowca pojazdu odpowiedzialni są cywilnie za powstałą szkodę. W myśl § 15 powołanego rozporządzenia z dnia 24 IV 1968 r. zakład ubezpieczeń zobowiązany jest z tego tytułu do pełnego odszkodowania wszelkiej szkody, której doznał poszkodowany. Tak więc dopiero świadczenie z ubezpieczenia OC gwarantuje poszkodowanemu wyrównanie całkowitej szkody.

Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne, choć spełniają doniosłą rolę, nie rozwiązują w pełni — jak stąd wynika — kwestii pokrycia strat wynikłych z uszkodzeń (lub całkowitych zniszczeń) pojazdów samochodowych. Z tytułu tych ubezpieczeń bowiem — z natury rzeczy — nie jest wypłacane odszkodowanie za: 1) uszkodzenie (zniszczenie) pojazdu samochodowego stanowiące następstwo zawinionych przez kierowcę tego pojazdu zderzeń z innymi pojazdami, 2) uszkodzenie (zniszczenie) pojazdu wywołane innymi przyczynami niż kolizja z drugim pojazdem samochodowym, oraz 3) szkody powstałe wskutek kradzieży całego (lub części) pojazdu.

Powstające w tego rodzaju wypadkach szkody materialne sięgają setek milionów złotych, co powoduje, że mamy tu już do czynienia z problemem gospodarczym, który zmusza do wprowadzenia instytucji chroniącej poszkodowanych od nazbyt dotkliwego uszczerbku⁴. Intytucją taką jest ubezpieczenie od uszkodzeń pojazdów samochodowych tzw. ubezpieczenie autocasco (AC). Jest to ubezpieczenie w pełni dobrowolne, gdy chodzi o jednostki gospodarki nie uspołecznionej. Natomiast jeżeli tego rodzaju umowę ubezpieczenia chce zawrzeć jednostka gospodarki

³ Co do szczegółów zob. § 4 ust. 2 pkt 1 i § 4 ust. 3 rozporządzenia RM z dnia 24 IV 1968 r.

⁴ Choć procent pojazdów samochodowych objętych ubezpieczeniem autocasco w stosunku do liczby pojazdów zarejestrowanych jest aktualnie niezbyt wielki (wynosił on w 1971 r. około 24,3% pojazdów zarejestrowanych), PZU w 1971 r. wypłacił tylko z tytułu tego ubezpieczenia 425,6 mln zł odszkodowania.

uspołecznionej (j.g.u.), to musi ona uzyskać na to zgodę właściwego zjednoczenia (jednostki równorzędnej) lub właściwego ministerstwa, które, przed wydaniem decyzji w tym zakresie, przeprowadzają ocenę celowości i potrzeby zawarcia takiej umowy ubezpieczenia przez konkretne (lub wszystkie podległe) jednostki. Dla jednostek gospodarki uspołecznionej ubezpieczenie pojazdów autocasco jest zatem tzw. ubezpieczeniem umownym fakultatywnym⁵.

Szczegółowe postanowienia umów ubezpieczenia AC zawarte są w ogólnych warunkach dotyczących tych ubezpieczeń. Te ogólne warunki, odrębne dla jednostek gospodarki uspołecznionej i jednostek gospodarki nie uspołecznionej, stanowią integralną część umowy ubezpieczenia AC. Obecnie obowiązują:

a) w odniesieniu do ubezpieczenia AC pojazdów samochodowych należących do jednostek gospodarki uspołecznionej — ogólne warunki ubezpieczenia (o.w.u.) zatwierdzone decyzją Min. Fin. nr BP RMU/266/64 r. z dnia 31 VII 1964 r., które weszły w życie z dniem 1 I 1965 r.⁶;

b) w zakresie ubezpieczenia AC pojazdów samochodowych należących do jednostek gospodarki nie uspołecznionej — o.w.u. zatwierdzone decyzją Min. Fin. nr BP/RMU/6001/282/62 z dnia 23 XII 1967, które weszły w życie z dniem 1 V 1968 r.

Postanowienia zawarte w obu tych o.w.u. są w swych założeniach bardzo do siebie zbliżone i podobne. Dlatego też omawiać je będę łącznie, opierając się jednak głównie na o.w.u. pojazdów od uszkodzeń stosowanych w umowach z jednostkami gospodarki nie uspołecznionej (wydanych w 1967 r. już po wejściu w życie k.c.)⁷. W miarę potrzeby wskazywać będę oczywiście na odmienności, niekiedy o bardzo istotnym znaczeniu, zawarte w postanowieniach o.w.u. stosowanych w umowach ubezpieczenia AC zawieranych z jednostkami gospodarki uspołecznionej.

II. PRZEDMIOT UBEZPIECZENIA

Przedmiotem tego ubezpieczenia mogą być pojazdy napędzane umieszczonym na nich silnikiem zasilanym z własnego źródła energii, nie biegnące po szynach: a) które podlegają przepisom o rejestracji pojazdów

⁵ Por. *Ubezpieczenia majątkowe*, praca zbiorowa pod red. W. Warkały, Warszawa 1971, s. 264 i n.; Z. K. Nowakowski i A. Wąsiewicz, *Zarys prawa ubezpieczeń majątkowych i osobowych*, Poznań 1970, s. 176 i n. oraz 215 i n.

⁶ Jednostkami gospodarki uspołecznionej w rozumieniu tych o.w.u. są zakłady i przedsiębiorstwa państwowe i spółdzielcze, instytucje oraz organizacje polityczne, społeczne i gospodarcze (§ 1 ust. 2 pkt 1).

⁷ Zgodnie z art. 807 § 2 k.c. postanowienia umowy ubezpieczenia nie mogą być — pod rygorem nieważności — sprzeczne z przepisami k.c. dotyczącymi tej instytucji. Tylko o.w.u. dotyczące umów ubezpieczenia zawieranych z jednostkami

samochodowych (np. samochody osobowe, ciężarowe, motocykle, ciągniki o cechach konstrukcyjnych umożliwiających osiągnięcie szybkości powyżej 20 km/godz.), b) których cechy konstrukcyjne ograniczają wprawdzie szybkość do 20 km/godz., ale przeznaczone są do przewozu osób lub ładunków albo do ciągnięcia przyczep, c) motorowery, za które — w rozumieniu o.w.u. — uważa się również 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/godz., d) przyczepy i naczepy do pojazdów określonych pod a) ⁸.

III. ZAWARCIE UMOWY UBEZPIECZENIA AC I JEJ CHARAKTER PRAWNY

Przepisy k.c. (art. 809-818) oraz o.w.u. przewidują specjalny tryb zawierania umów ubezpieczenia w formie oferty i jej przyjęcia. Do zawarcia ważnej umowy ubezpieczenia nie jest w zasadzie wymagana żadna forma szczególna. Jednakże z uwagi na postanowienie § 8 ust. 5 o.w.u., że umowę uważa się za zawartą z chwilą doręczenia ubezpieczającemu dokumentu ubezpieczenia (polis), umowa ta zawierana jest na piśmie.

Treść tego postanowienia oraz sformułowanie art. 809 § 1 k.c., który stanowi, że umowa ubezpieczenia powinna być stwierdzona wymienionymi w tym przepisie dokumentami, nasuwa myśl o obowiązkowej pisemnej formie umowy. Wydaje się jednak, że dokumenty wymienione w przepisie art. 809 § 1 k.c. stanowią tylko dowód zawarcia umowy, który należy oceniać według przepisów art. 74 i 75 k.c. Forma pisemna umowy ubezpieczenia nie została nigdzie zastrzeżona *ad solemnitatem*, a zatem nie stanowi ona przesłanki ważności umowy⁹. Za takim zapatrywaniem przemawia także m. in. przepis art. 810 k.c., z którego wynika, że umowa ubezpieczenia może zostać — w określonych warunkach — zawarta w następstwie milczenia zakładu ubezpieczeń¹⁰.

Jeżeli chodzi już tylko o o.w.u. autocasco, to przewidują one, że umowę ubezpieczenia zawiera się na podstawie pisemnej oferty (wnio-

gospodarki uspołecznionej mogą niektóre kwestie — wskazane wyraźnie w art. 807 § 1 k.c. — normować odmiennie niż czynią to przepisy art. 805 - 834 k.c. Powoływane niżej o.w.u. bez bliższego określenia oznaczają ogólne warunki ubezpieczenia autocasco, które stosowane są przy zawieraniu umów z jednostkami gospodarki nie uspołecznionej.

⁸ W myśl o.w.u. dla jednostek gospodarki uspołecznionej przedmiotem ubezpieczenia AC mogą być w zasadzie takie same pojazdy, a nadto trolejbusy.

⁹ Por. Z. K. Nowakowski i A. Wąsiewicz, op. cit., s. 174 i n.

¹⁰ Por. w tej kwestii orzeczenie SN z dnia 8 II 1958 r., sygn. I CR 619/57, OSPiKA 1958, nr 12, poz. 306 z glosą W. Warkały, op. cit., oraz glosą M. Piekarskiego, NP 1958, nr 11, s. 111 i n.

sku) podpisanej przez ubezpieczającego. Oferta ta powinna być złożona PZU lub osobie przez ten zakład upoważnionej do przyjmowania ofert i zawierać istotne elementy niezbędne do zawarcia umowy ubezpieczenia, a w szczególności dane dotyczące ubezpieczającego i pojazdu, który ma zostać ubezpieczony (por. § 8 ust. 2 o.w.u.). Mimo że o.w.u. przewidują, iż umowę ubezpieczenia AC uważa się za zawartą dopiero z chwilą doręczenia ubezpieczającemu dokumentu ubezpieczenia, to zgodnie z art. 810 k.c., jeżeli przed upływem 14 dni od daty otrzymania oferty na piśmie zakład ubezpieczeń nie doręczył składającemu ofertę dokumentu ubezpieczenia, uważa się — z piętnastym dniem od otrzymania przez zakład ubezpieczeń oferty — umowę także za zawartą i to na zasadach określonych postanowieniami o.w.u.

W przypadku, gdy ubezpieczającym jest j.g.u., warunki zawarcia umowy są znacznie uproszczone. Zgłoszenie bowiem do PZU oferty o ubezpieczenie AC może być dokonane przez j.g.u. nawet telegraficznie lub telefonicznie, z tym jednak, że powinno być ono następnie, najpóźniej w ciągu 7 dni, potwierdzone pisemnie na właściwym formularzu PZU. Możliwe jest nadto ubezpieczenie zbiorowe wszystkich pojazdów samochodowych zarówno tych, które są w posiadaniu danej j.g.u. w chwili składania wniosku, jak i tych, które jednostka ta nabędzie lub otrzyma do eksploatacji w czasie trwania ubezpieczenia. W takich ramach tryb zawarcia umowy ubezpieczenia jest jeszcze bardziej uproszczony, gdyż we wniosku o ubezpieczenie ubezpieczający podaje i określa tylko, wszystkie te pojazdy, które posiada w dniu zgłoszenia wniosku, a mimo to ubezpieczeniem objęte są automatycznie pojazdy nabyte przez ubezpieczającego później i to bez potrzeby składania uzupełniających wniosków¹¹.

Umowa ubezpieczenia AC jest umową o charakterze zobowiązaniowym, odpłatna i synalagmatyczna tj. dwustronnie zobowiązująca. Świadczenie każdej ze stron jest świadczeniem pieniężnym, przy czym, w razie długotrwałości stosunku tego ubezpieczenia, świadczenie ubezpieczającego ma w praktyce charakter świadczenia okresowego, a świadczenie ubezpieczyciela jest z reguły świadczeniem jednorazowym¹², które następuje w razie zajścia wypadku ubezpieczeniowego.

Umowa ubezpieczenia AC jest umową kauzalną. Nie można jej zaliczyć do rzędu umów losowych choćby już z tego względu, że do istnienia stosunku prawnego tego ubezpieczenia nie wystarcza istnienie jakiegokolwiek zdarzenia przyszłego i niepewnego, lecz tylko takiego, które

¹¹ Ubezpieczający obowiązany jest jednak prowadzić ewidencję (w dowolnej formie) wszystkich pojazdów samochodowych i na żądanie udostępnić ją PZU do wglądu.

¹² Ubezpieczenia majątkowe, praca zbiorowa pod red. W. Warkały, op. cit., s. 117.

nosi cechy wypadku ubezpieczeniowego (określonego przez o.w.u.). Jest to w zasadzie umowa adhezyjna, gdyż można ją zawrzeć właściwie jedynie na warunkach ustalonych postanowieniami o.w.u., które pozwalają na modyfikację tej umowy w bardzo niewielkim stopniu.

IV. SKŁADKA UBEZPIECZENIOWA

Zagadnieniu składki ubezpieczeniowej poświęcić trzeba nieco uwagi choćby tylko dlatego, że z dniem 1 I 1973 r. weszła w życie nowa taryfa składek za ubezpieczenia autocasco jednostek gospodarki nie uspołecznionej, która zawiera szereg nowych rozwiązań nie stosowanych dotąd w praktyce PZU¹³.

Otóż składki podstawowe za jeden okres ubezpieczenia pojazdu AC zostały zróżnicowane w zależności od rodzaju i przeznaczenia pojazdu. Odmienne zatem skalkulowano składkę za samochody osobowe, autobusy i przyczepy autobusowe, samochody ciężarowe, ciągniki itd., przy czym wysokość składki w poszczególnych grupach pojazdów jest różna w zależności od pojemności skokowej cylindrów silnika, bądź ładowności pojazdu, czy też wreszcie mocy silnika pojazdu. Gdy chodzi o samochody osobowe i motocykle (także trójkołowe i wózki inwalidzkie) o jednakowym przeznaczeniu, to wysokość składki podstawowej w ubezpieczeniu tych pojazdów zależy wyłącznie od dwóch kryteriów: a) pojemności skokowej cylindrów silnika i b) kraju pochodzenia (produkcji) pojazdu. To drugie kryterium odgrywa jednak, w nowej taryfie składek, główną rolę w ustaleniu wysokości składki.

Taryfa składek za ubezpieczenie AC nie uwzględnia natomiast zupełnie roku produkcji pojazdu, jego stanu, ani też rzeczywistej, indywidualnej wartości. Umowę ubezpieczenia zawiera się bez określenia w niej sumy ubezpieczenia.

Istotną i godną poparcia nowością jest wprowadzenie do taryfy składek systemu *bonus malus* tzn. szerokiej skali rabatów (bonifikat) za bezszkodowość, a także podwyżki składki podstawowej za wielokrotne spowodowanie szkody. Taryfa składek za ubezpieczenie AC przewiduje dochodzącą do 50% bonifikatę za lata bezszkodowe i podwyższenie składki w razie wielokrotnego powtórzenia się szkody w okresie jednego roku o 25% lub 50%.

Dalsza ważniejsza zmiana, jaką zawiera nowa taryfa składek, to wprowadzenie, zamiast dotychczasowych trzech, tylko dwóch wariantów ubezpieczenia. W obu wariantach udział własny ubezpieczającego w szkodzie wynosi 10% wysokości szkody, z tym jednak, że w tzw. wariancie

¹³ Znajduje ona zastosowanie do umów ubezpieczenia AC, w myśl których pierwszy lub następny okres ubezpieczenia i związana z tym odpowiedzialność PZU rozpoczyna się w dniu 1 I 1973 r. lub też po tej dacie.

pierwszym (droższym) udział ten wynosi najmniej 1000 zł, a w tzw. wariancie drugim (tańszym) najmniej 5000 zł. Należy z uznaniem podkreślić, że do podstawowych składek taryfowych w kalkulowano obciążenia z tytułu odszkodowań za szkody, jakie mogą powstać w ubezpieczonych pojazdach na obszarze krajów należących do RWPG.

Na uwagę w nowej taryfie zasługuje także wprowadzenie 30% zniżki składek za ubezpieczenie niezarobkowych samochodów będących w posiadaniu niektórych grup inwalidów.

Na tle ogółu — w większości słusznych i uzasadnionych — postanowień nowej taryfy składek za ubezpieczenie pojazdów samochodowych (AC) jednostek gospodarki nie uspołecznionej nasuwają się dwa spostrzeżenia natury ogólniejszej, dotyczące samego „systemu” przyjętego w taryfie i związanej z nim wysokości składki.

1) Składka za to ubezpieczenie podwyższona została znacznie, w szczególności w odniesieniu do samochodów osobowych produkcji krajów kapitalistycznych. Gdy chodzi o ubezpieczenie tych właśnie pojazdów, podwyżka sięga niejednokrotnie 140% składki dotychczasowej. Składka za ubezpieczenie pojazdów produkowanych w krajach należących do RWPG (a także fiata 125 p) podwyższona została od 25% (trabant) do 96,4% (wołga-gaz 21). Za ubezpieczenie samochodów produkcji krajowej nie uległa zmianie jedynie składka na ubezpieczenie samochodu syrena. W tych warunkach wprowadzone przez PZU podwyższenie składki powinno się łączyć z wypłatą tak ustalonego odszkodowania, aby pozwoliło ono poszkodowanym na faktyczne pokrycie poniesionych przez nich — wskutek uszkodzenia czy też zniszczenia pojazdu — strat. Tylko wówczas bowiem ubezpieczenie autocasco stać się może atrakcyjne i powszechne. Do zagadnienia tego powrócę jeszcze w dalszym toku rozważań.

2) Uzależnienie wysokości składki podstawowej (w szczególności w odniesieniu do samochodów osobowych) wyłącznie od trzech cech pojazdu, tj. przeznaczenia czy rodzaju (kryterium słuszne), parametrów charakteryzujących „wielkość” pojazdu (pojemność skokowa cylindrów pojazdu, ładowność itd.) i kraju pochodzenia (produkcji) pojazdu, budzi pewne wątpliwości. Rozwiązania takie lub podobne stosowane są wprawdzie w taryfach składek wielu zakładów ubezpieczeń na świecie, ale w krajach o wysoko rozwiniętej motoryzacji i tam też tylko, jak się wydaje, zdają one w pełni egzamin. W krajach tych bowiem pojazdy samochodowe eksploatowane są z reguły tylko przez okres kilku lat i dlatego wartość pojazdów zakwalifikowanych, według podanych wyżej cech, do jednej grupy jest na ogół równa. Starszych pojazdów w krajach tych zazwyczaj się nie ubezpiecza, gdyż ich wartość jest już tak niewielka, że nie kalkuluje się opłacać za nie wysokiej, w stosunku do ich wartości, składki ubezpieczeniowej. Jest tak tym bardziej, że w razie poważniejszego uszkodzenia takiego pojazdu zakład ubezpieczeń z re-

guły nie zgadza się na jego naprawę, która w krajach tych jest droga, lecz uznaje, że zachodzi szkoda całkowita i wypłaca odszkodowanie za pojazd według jego wartości w dniu wypadku, co stanowi niezbyt wielką sumę w stosunku do opłacanej składki. Nadto zakładowi ubezpieczeń przysługuje uprawnienie do odmowy zawarcia umowy ubezpieczenia AC, gdy z uwagi na ogólny zły stan pojazdu, jego starość itd., zakład uzna umowę taką za niekorzystną dla siebie.

Pod tym względem sytuacja w Polsce, jeszcze obecnie, kształtuje się odmiennie. Pojazdy eksploatowane są przez ich posiadaczy przez okres wielu lat, a remonty starszych pojazdów dokonywane są często systemem „domowo-gospodarczym”. Dlatego też, już choćby z uwagi na różny „wiek” pojazdów, które mają tę samą pojemność skokową cylindrów silnika, występują, nierzadko znaczne, dysproporcje w ich wartości i to nawet wówczas, gdy pojazdy te są jednej marki. Mimo to, przy przyjętym systemie, składkę opłaca się za nie równą, a zakład ubezpieczeń nie może odmówić zawarcia umowy ubezpieczenia, jeżeli tylko pojazd nie jest w sposób wyraźny uszkodzony. Po powstaniu szkody stare pojazdy z reguły się remontuje, gdyż u nas ich wartość jest mimo wszystko taka, że często nie można uznać szkody całkowitej. W tym stanie rzeczy, przyjęty w taryfie składek system musi — z konieczności — prowadzić do wypłacania odszkodowań, których wysokość nie zawsze będzie proporcjonalna do wysokości opłacanej przez ubezpieczającego składki. Przy szkodzie całkowitej (a w pewnych przypadkach także i częściowej) za stary, skorodowany pojazd, ubezpieczający otrzyma odszkodowanie w takiej samej wysokości jak za pojazd samochodowy pochodzący wprawdzie z tego samego roku, ale w bardzo dobrym stanie, systematycznie odnawiany, pokryty nowym lakierem itd., który przedstawia przecież znacznie większą wartość. Dlatego też wydaje się, że przyjęty w taryfie składek system ustalenia jej wysokości powinien być bardziej dostosowany do istniejących u nas warunków i uzależniać wysokość składki podstawowej w większym stopniu od rzeczywistej wartości konkretnego pojazdu, a nie wartości ocenianej jedynie na podstawie pojemności skokowej cylindrów silnika pojazdu i kraju pochodzenia (produkcji) pojazdu.

Jeżeli chodzi o ubezpieczenie pojazdów samochodowych AC jednostek gospodarki uspołecznionej, to w odniesieniu do składek za to ubezpieczenie obowiązuje taryfa zatwierdzona decyzją Min. Finansów z dnia 31 VII 1964 r. (nr BP RMU/267/64).

V. POWSTANIE, ZAKRES I USTANIE ODPOWIEDZIALNOŚCI PZU

Odpowiedzialność PZU z tytułu ubezpieczenia autocasco rozpoczyna się, gdy chodzi o ubezpieczenie pojazdów samochodowych jednostek gospodarki nie uspołecznionej, od dnia następnego po zawarciu umowy,

nie wcześniej wszakże niż od dnia następnego po zapłaceniu składki. Można jednak zawrzeć umowę ubezpieczenia, w której termin początku odpowiedzialności PZU oznaczony zostanie jako późniejszy. Umowa ubezpieczenia zawarta na okres jednego roku przedłuża się na rok następny bez obowiązku zgłoszenia nowego wniosku o ubezpieczenie tylko wówczas, gdy składka za dalszy okres roczny zapłacona zostanie przed upływem bieżącego okresu ubezpieczenia. Natomiast przedłużenie umów krótkoterminowych wymaga zawsze złożenia nowego wniosku o ubezpieczenie.

W ubezpieczeniu pojazdów jednostek gospodarki uspołecznionej, odpowiedzialność PZU rozpoczyna się od dnia następnego po zgłoszeniu wniosku o ubezpieczenie, chyba że we wniosku określono późniejszy termin początku ubezpieczenia. Odpowiedzialność PZU powstaje jednak niezależnie od tego, czy składka ubezpieczeniowa została uiszczona jednocześnie ze złożeniem wniosku.

Ubezpieczenie pojazdów samochodowych autocasco obejmuje przypadki, w których następuje uszkodzenie, zniszczenie lub utrata ubezpieczonego pojazdu albo jego części wskutek:

a) nagłego działania siły mechanicznej w momencie zetknięcia się pojazdu z przedmiotami znajdującymi się poza tym pojazdem, np. najeżdżanie lub zderzenie pojazdu z osobami, zwierzętami lub przedmiotami stałymi lub ruchomymi, spadnięcie przedmiotu na pojazd, przygniecenie pojazdu itd.;

b) powodzi lub zatopienia;

c) piorunu, pożaru lub wybuchu — niezależnie od miejsca ich powstania;

d) nagłego działania pochodzącego z zewnątrz czynnika termicznego lub chemicznego;

e) kradzieży lub rabunku pojazdu albo jego części oraz użycia pojazdu bez zgody ubezpieczającego;

f) złośliwego uszkodzenia pojazdu przez osoby trzecie, przy czym za osoby takie nie uważa się: małżonka, dzieci, rodziców i rodzeństwa ubezpieczającego, jak również osób, którym ubezpieczający powierzył obsługę lub nadzór nad pojazdem (§ 3 o.w.u.).

Postanowienie ogólnych warunków ubezpieczenia autocasco wprowadzają szereg ograniczeń odpowiedzialności PZU. Tak więc ubezpieczeniem tym nie są objęte szkody¹⁴ powstałe podczas prowadzenia pojazdu przez osobę nie posiadającą wymaganych uprawnień (jeżeli ubezpiecza-

¹⁴ Zakres odpowiedzialności PZU w przypadku ubezpieczenia pojazdów samochodowych należących do jednostek gospodarki uspołecznionej jest mniej więcej taki sam jak w ubezpieczeniu pojazdów jednostek gospodarki nie uspołecznionej, z tym jednak, że ochrona ubezpieczeniowa jest dostosowana do potrzeb i zadań tych jednostek.

jacy o tym wiedział lub powinien był wiedzieć), spowodowane przez ubezpieczającego lub upoważnionego kierowcę w stanie nietrzeźwości¹⁵, rozmyślnie albo też wskutek rażącego niedbalstwa, szkody powstałe w czasie konserwacji lub naprawy pojazdu itd.¹⁶

Górna granica odpowiedzialności PZU zakreślona jest wartością pojazdu samochodowego w stanie nowym i to w dniu powstania szkody. Kwestią wysokości odszkodowania zajmę się w dalszym ciągu opracowania.

Odpowiedzialność PZU w ubezpieczeniu pojazdów jednostek gospodarki nie uspołecznionej ustaje z upływem okresu ubezpieczenia określonego w dokumencie ubezpieczenia, o ile oczywiście nie nastąpiło przedłużenie umowy przez zapłacenie składki na następny okres w stosownym terminie. Natomiast w ubezpieczeniu AC pojazdów j.g.u., jeżeli umowę zawarto na cały okres ubezpieczenia tj. jednego roku, odpowiedzialność PZU trwa do czasu wypowiedzenia umowy. Zgodnie bowiem z postanowieniem § 5 ust. 8 o.w.u. pojazdów tych jednostek, umowa ubezpieczenia zawarta co najmniej na rok zostaje przedłużona na dalszy okres roczny, o ile żadna ze stron nie wypowiedziała tej umowy przynajmniej na dwa miesiące przed jej upływem.

VI. USTALENIE WYSOKOŚCI SZKODY I ODSZKODOWANIA

Nie ma różnic pojęciowych pomiędzy szkodą w rozumieniu ogólnych przepisów prawa cywilnego i prawa ubezpieczeniowego, gdyż w obu przypadkach chodzi bądź to o utratę lub zmniejszenie aktywów, bądź też o powstanie lub zwiększenie pasywów osoby poszkodowanej. Z uwagi jednak na to, że w prawie ubezpieczeniowym mamy do czynienia z przejęciem przez zakład ubezpieczeń ciężaru wyrównania ściśle określonej szkody na zasadach wskazanych w warunkach danego ubezpieczenia, a nie z naprawieniem przez sprawcę szkody doznanej przez poszkodowanego, zachodzą pewne rozbieżności, w szczególności gdy chodzi o zakres szkody podlegającej wynagrodzeniu¹⁷. Ta pojęciowa identyczność szkody w prawie ubezpieczeniowym i w prawie zobowiązań powoduje, że ustalając, w kontekście z konkretnym ubezpieczeniem, szkodę, mo-

¹⁵ Wyłączenie z ubezpieczenia tych szkód ma zastosowanie tylko w ubezpieczeniach zawieranych przez jednostki gospodarki nie uspołecznionej.

¹⁶ Co do szczegółów zob. § 4-7 o.w.u. pojazdów jednostek gospodarki nie uspołecznionej oraz § 4 o.w.u. pojazdów j.g.u.

¹⁷ Tak W. Warkało, *Ubezpieczenie a odpowiedzialność odszkodowawcza*, Studia Cywilistyczne, Kraków 1970, t. XVI, s. 128. Obszerną analizę pojęć szkody i odszkodowania stosowanych w prawie ubezpieczeniowym, w zestawieniu z treścią tych terminów w świetle przepisów ogólnych prawa zobowiązań, zawiera praca tegoż autora pt. *Zasada odszkodowania w ubezpieczeniach*, Studia Cywilistyczne, Kraków 1969, t. XIII i XIV, s. 417 i n.

żerny kierować się zasadami ogólnymi prawa odszkodowawczego¹⁸. Oczywiście należy pamiętać, że w ubezpieczeniu mienia chodzi zawsze nie o szkodę w całości majątku osoby ubezpieczonej, lecz tylko o szkodę dotyczącą określonego przedmiotu.

Jaki rodzaj szkód pokrywany jest przez dane ubezpieczenie oraz w jakich granicach podlegają one wyrównaniu poprzez odszkodowanie ubezpieczeniowe, to zależy już tylko od postanowień warunków danego ubezpieczenia. Z reguły warunki ubezpieczenia przewidują szereg ograniczeń wysokości odszkodowania, które powodują, że odszkodowanie ubezpieczeniowe jest przeważnie niższe od odszkodowania pozaubezpieczeniowego. Na wysokość odszkodowania ubezpieczeniowego mają bowiem wpływ takie czynniki określone w warunkach ubezpieczenia, jak suma ubezpieczenia, wartość ubezpieczeniowa, udział własny ubezpieczającego w szkodzie, franszyzy itd.¹⁹ Oczywiście nie zawsze tak musi być. Na przykład, przepisy rozporządzenia RM z dnia 24 IV 1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych stanowią, że z tytułu ubezpieczenia OC zakład ubezpieczeń wypłaca świadczenie wówczas, gdy posiadacz lub kierowca pojazdu mechanicznego zobowiązani są — w myśl obowiązującego prawa — do odszkodowania za szkodę wyrządzoną przez ruch pojazdu, przy czym wysokość odszkodowania ubezpieczeniowego określona jest wyłącznie granicami odpowiedzialności cywilnej (nie ma sumy ubezpieczenia) wymienionych podmiotów (§ 14 i 15)²⁰. W tym przypadku zatem odszkodowanie ubezpieczeniowe równe będzie co do wysokości odszkodowaniu pozaubezpieczeniowemu²¹.

Jeżeli chodzi o ubezpieczenie autocasco, to ogólne warunki tego ubezpieczenia zawierają postanowienia dotyczące sposobu ustalania wysokości szkody, jednakże modyfikują one w niezbyt wielkim stopniu ogólne zasady ustalania szkody określone przepisami prawa cywilnego. Ogólne warunki ubezpieczenia AC przewidują wprawdzie udział własny ubezpieczającego w szkodzie, ale w ubezpieczeniu tym nie ma określonej ani

¹⁸ Godzi się wszakże zaznaczyć, że niekiedy nawet zasady ustalenia szkody określone są warunkami ubezpieczenia i wtedy mogą one odbiegać od ogólnych reguł przyjętych w prawie zobowiązań.

¹⁹ Między odszkodowaniem ubezpieczeniowym a odszkodowaniem należnym z tytułu odpowiedzialności sprawczej zachodzą jeszcze inne istotne różnice, np. w źródle finansowania, sposobie naprawienia szkody, podstawie prawnej obowiązku odszkodowawczego itd. Zob. obszerniej W. Warkało, *Ubezpieczenie utraconych korzyści, ubezpieczenie w wartości nowej i ubezpieczenie w wartości otaksowanej a zasada odszkodowania*, wkładka do Wiadomości Ubezpieczeniowych 1966 r. nr 10, s. 7 i n.

²⁰ Z uwzględnieniem wyłączeń odpowiedzialności gwarancyjno-repartycyjnej PZU określonych w § 16 rozporządzenia.

²¹ Jednakże i tu występują jeszcze różnice pomiędzy odszkodowaniem z tytułu ogólnej odpowiedzialności cywilnej, a odszkodowaniem ubezpieczeniowym. Zob. A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna...*, op. cit., s. 175 i n. oraz powołaną tam literaturę.

sumy ubezpieczenia, ani też wartości ubezpieczeniowej. Ustalaniu wysokości szkody oraz odszkodowania z tytułu tego ubezpieczenia trzeba zatem poświęcić nieco uwagi.

Otóż szkodą w rozumieniu o.w.u. autocasco jest uszkodzenie, zniszczenie lub utrata ubezpieczonego pojazdu albo jego części wskutek zajścia zdarzeń określonych postanowieniami o.w.u. (wymienionych przeze mnie w pktcie IV opracowania). Wynika stąd, że odszkodowanie ubezpieczeniowe obejmuje tylko poniesione straty (*damnum emergens*)²². Utraczone przez ubezpieczającego korzyści, np. z tego tytułu, że nie mógł on przez pewien okres czasu korzystać z pojazdu w celach zarobkowych, nie są tym ubezpieczeniem objęte. Natomiast (przeciwnie niż w prawie zobowiązań) pojęciem szkody i obowiązkiem jej wyrównania objęte są w myśl postanowień o.w.u. — co zresztą nie jest w prawie ubezpieczeniowym wyjątkiem, lecz raczej regułą — te straty, które wyrządził sobie sam poszkodowany przez uszkodzenie lub zniszczenie pojazdu, o ile nie zostały one spowodowane przez niego rozmyślnie wskutek rażącego niedbalstwa²³ lub w stanie nietrzeźwości.

W razie nastąpienia wypadku ubezpieczeniowego (zdarzenia losowego określonego przez o.w.u. autocasco) zakład ubezpieczeń staje się obowiązany spełnić odszkodowanie ubezpieczeniowe. W ubezpieczeniach majątkowych świadczenie zakładu ubezpieczeń polega (w szczególności) na zapłacie odszkodowania (art. 805 § 2 k.c), którego wysokość, w przypadku ubezpieczenia autocasco, odpowiada sumie pieniężnej koniecznej do przywrócenia pojazdu samochodowego do stanu, w jakim znajdował się on przed zajściem wypadku lub też wartości pojazdu, jeżeli pojazd został zniszczony całkowicie lub ukradziony. Przy ustalaniu wysokości odszkodowania trzeba oczywiście uwzględnić, o czym będzie jeszcze mowa, postanowienia § 14 - 16 o.w.u., które dotyczą tych właśnie kwestii. Odszkodowanie ubezpieczeniowe stanowi świadczenie główne, a nie uboczne. Nie zawsze jednak świadczenie ubezpieczyciela musi być świad-

²² PZU zwraca nadto udowodnione i uzasadnione okolicznościami koszty ratunku ubezpieczonego pojazdu, które ubezpieczający poniósł w celu zapobieżenia zwiększeniu szkody (§ 16 ust. 2 o.w.u.), a także koszty transportu uszkodzonego pojazdu do najbliższego od miejsca wypadku zakładu naprawczego lub, na życzenie ubezpieczającego, do zakładu naprawczego w miejscu zamieszkania ubezpieczającego (§ 14 ust. 2 pkt. 5 o.w.u.).

Kategoria pojęciowa kosztów powstających dla poszkodowanego w związku ze zdarzeniem wyrządzającym szkodę, zasługiwałaby na szersze opracowanie, gdyż dychotomiczny podział szkody na *damnum emergens* i *lucrum cessans* wydaje się być niewystarczający. Zwraca na to uwagę W. Warkało, *Ubezpieczenie a odpowiedzialność odszkodowawcza*, op. cit., s. 129.

²³ Por. jednak § 13 o.w.u. oraz art. 826 § 2 k.c., w myśl których nawet w razie rażącego niedbalstwa ubezpieczającego zakład ubezpieczeń wypłaca całość lub część odszkodowania, jeżeli odpowiada to w danych okolicznościach zasadom współżycia społecznego albo interesom gospodarki narodowej.

zeniem jedynym. Jeżeli obok ubezpieczyciela istnieje jeszcze inny podmiot mogący odpowiadać cywilnie za powstałą szkodę, ubezpieczającemu przysługuje uprawnienie wyboru podmiotu, przeciwko któremu skieruje roszczenie. Wybór będzie oczywiście zależał od tego, które z odszkodowań, cywilne czy ubezpieczeniowe, będzie wyższe i pewniejsze w wyegzekwowaniu, choć nie można wykluczyć i takiej sytuacji, w której oba te odszkodowania będą się uzupełniały²⁴. Jeżeli w związku ze szkodą, za którą PZU wypłacił już odszkodowanie, przysługuje ubezpieczającemu roszczenie odszkodowawcze do podmiotu odpowiedzialnego za szkodę z tytułu sprawstwa, roszczenie to, do wysokości wypłaconego odszkodowania, przechodzi na PZU.

Zasady ustalania wysokości szkody określone postanowieniami o.w.u. autocasco zależą od wielkości szkody, gdyż właśnie z punktu widzenia tego kryterium, szkody wywołane uszkodzeniem pojazdu dzielą się na częściowe i całkowite. W zależności zaś od uznania, czy szkoda jest całkowita czy też częściowa, stosuje się odmienne (w pewnym zakresie) sposoby ustalania jej wysokości:

1) Szkada częściowa zachodzi wówczas, gdy uszkodzenia pojazdu są tego rodzaju, że nadają się do naprawy, co w rozumieniu o.w.u. oznacza, iż koszt naprawy nie przekroczy wartości pojazdu w dniu wypadku. O szkodzie częściowej mówimy zarówno w razie uszkodzenia poszczególnych części lub zespołów pojazdu, jak i w przypadku kradzieży lub rabunku tych części lub zespołów (w tym także wyposażenia dodatkowego, jeżeli było ono objęte ubezpieczeniem).

W ubezpieczeniu pojazdów jednostek gospodarki uspołecznionej zagadnienie to kształtuje się nieco inaczej. PZU obowiązany jest bowiem pokrywać koszty naprawy pojazdu choćby nawet przekraczały one wartość pojazdu w dniu wypadku, jednakże maksymalnie do wysokości równej wartości nowego pojazdu w dniu wypadku. Rozwiązanie takie podyktowane zostało interesami gospodarki narodowej, gdyż nie zawsze dana jednostka może, z uwagi na wykonywane zadania, zrezygnować z posiadanego pojazdu.

2) Szkada całkowita występuje wówczas, gdy pojazd uległ zniszczeniu w takim stopniu, że koszt ewentualnej jego naprawy przekroczyłby wartość pojazdu w dniu wypadku. Szkada całkowita zachodzi także w razie kradzieży, rabunku lub zatopienia pojazdu, jeżeli wydobycie go byłoby nieopłacalne.

W ubezpieczeniu pojazdów jednostek gospodarki uspołecznionej można uznać szkodę za całkowitą również i wtedy, gdy naprawa uszkodzonego pojazdu, ze względu na poważne uszkodzenia oceniona została

²⁴ Por. w tych kwestiach A. Łapiński; *Odpowiedzialność PZU z tytułu ubezpieczenia autocasco a ogólne reguły odpowiedzialności według kodeksu cywilnego*. Nowe Prawo 1970 r., nr 3, s. 332 i n.

przez jednostkę nadrzędną ubezpieczającego za niecelową z gospodarczego punktu widzenia.

Ad 1) Na tle ustalenia wysokości szkody i odszkodowania ubezpieczeniowego w razie tzw. szkody częściowej wyłania się szereg problemów niełatwych do rozwiązania. Jest tak w szczególności teraz, gdy składka ubezpieczeniowa została podwyższona i dość znacznie zróżnicowana w zależności od kraju pochodzenia (produkcji) pojazdu.

Nie ulega wątpliwości, że przy ustalaniu wysokości szkody częściowej uwzględnić należy koszty naprawy pojazdu. Przez naprawę należy rozumieć przywrócenie uszkodzonego pojazdu do stanu poprzedniego. Postanowienia § 14 i 15 o.w.u. mówią bowiem tylko o naprawie i nie wprowadzają w tym zakresie żadnych umownych ograniczeń, ani też nie nadają pojęciu „naprawa” jakiegoś specjalnego znaczenia. Jedyne umowne ograniczenie zawiera § 14 ust. 4 o.w.u. stanowiący, że PZU nie uwzględnia kosztów naprawy i lakierowania tych części pojazdu, które nie doznały uszkodzenia w wypadku, jak również kosztów wyposażenia pojazdu w nowe części lub ulepszenia, których przed wypadkiem pojazd nie posiadał.

Koszty naprawy zatem, to koszty przywrócenia do stanu poprzedniego. Chodzi tu o przywrócenie stanu poprzedniego w znaczeniu gospodarczym²⁵, gdyż niejednokrotnie mimo dokonania naprawy nie jest możliwe przywrócenie uszkodzonego pojazdu w pełni do stanu poprzedniego, np. z uwagi na brak części zamiennych do danego typu samochodu. Jeżeli w wyniku takiej naprawy (nie w pełni przywracającej stan poprzedni) pojazd stracił część swej wartości lub użyteczności, należy uwzględnić to przy ustalaniu odszkodowania²⁶, które powinno być wówczas wyższe od kosztów naprawy²⁷. Najczęściej będzie to różnica między kosztem naprawy uszkodzonej części pojazdu, a ceną tej części w stanie nowym. Przypadki takie będą zas zachodziły głównie w razie uszkodzenia części pojazdów pochodzących z krajów kapitalistycznych i to tych marek, do których u nas części zamiennych w handlu społecznym nie sprzedaje się (kwestią ustalania ich ceny zajmę się niżej). Gdy chodzi o inne pojazdy, to z uwagi na możliwość nabycia do nich części oraz łatwą i szybką ich wymianę (nawet całego nadwozia), istnieje z reguły możliwość doprowadzenia pojazdu do stanu sprzed wypadku, o ile, rzecz jasna, wymiana tych części zostanie uwzględniona przez PZU w kosztach naprawy. Należy zatem rozważyć kiedy powinno to nastąpić.

a) Ogólne warunki ubezpieczenia w § 14 ust. 2, pkt 1 stanowią, że

²⁵ Por. A. Szpunar, *Ustalenie wysokości odszkodowania według przepisów kodeksu cywilnego*, Nowe Prawo 1965, nr 4, s. 344.

²⁶ Zob. w tej kwestii wyrok SN z dnia 1 IX 1970 r. sygn. II CR 371/70, OSN IC 1971 nr 5, poz. 93.

²⁷ Por. A. Szpunar, *O sposobach naprawienia szkody na mieniu*, Nowe Prawo 1971, nr 11, s. 1601.

przy ustalaniu wysokości szkody uwzględnia się koszty nabycia nowych części w razie konieczności zastąpienia uszkodzonych, zniszczonych lub skradzionych części nowymi. Powstaje pytanie, kiedy zachodzi konieczność zastąpienia uszkodzonych części nowymi. Z samego sformułowania postanowienia zawartego w powołanym wyżej paragrafie wynika, że aby zachodziła konieczność zastąpienia uszkodzonej części nową, część uszkodzona nie musi być zniszczona. Części zniszczone i jako takie kwalifikujące się do zastąpienia nowymi, wyliczone zostały bowiem w tym paragrafie obok i niezależnie od części uszkodzonych, które należy zastępować nowymi. Można, jak się wydaje, wyprowadzić stąd wniosek, że uszkodzone części pojazdu powinny zostać zastąpione nowymi, jeżeli wskutek uszkodzenia nastąpiło obniżenie ich wartości użytkowej, a ewentualna naprawa nie przywróci im w pełni tej wartości. Tak więc z reguły wszelkie wgięcia blach nadwozia połączone z pęknięciem lakieru lub zerwaniem fabrycznego zabezpieczenia antykorozyjnego (w szczególności ostre załamania), rozdarcia blachy, zgięcia blachy na dużych gładkich powierzchniach itd., kwalifikują uszkodzony element do wymiany. Żadne prostowanie blachy, najstaranniejsze jej spawanie i inne zabiegi, nie przywrócą oblachowaniu jego wartości użytkowej i nie będą stanowiły przywrócenia do stanu poprzedniego. W żadnym też przypadku nie można uznać za naprawioną wgniecioną część oblachowania, której powierzchnie wyrównano przez nałożenie warstwy epidianu lub cyny. Wszelkiego rodzaju odkształcenia dachu nadwozia samochodu osobowego połączone z przemieszczeniem choćby części dachu poza osie symetrii (podłużnej, poprzecznej) lub pofałdowaniem dachu, wgięcia i odkształcenia słupków drzwiowych, płyty podłogowej w nadwoziu samonośnym, ramy podwozia itp. powodują w zasadzie zawsze konieczność zastąpienia tych elementów nowymi (cała nowa główna część nadwozia tzw. kadłub, nowa rama itd.), albowiem naprawa polegająca na prostowaniu tych elementów — z reguły — nie przywróci im ani dotychczasowej wartości użytkowej, ani też nie zapewni dotychczasowego bezpieczeństwa jazdy.

W tym miejscu pragnę dodać, że jeżeli PZU odpowiada za uszkodzenia pojazdu z tytułu 'obowiązkowego komunikacyjnego ubezpieczenia OC (rozporządzenie RM z dnia 24 IV 1968 r.), poszkodowanemu przysługuje uprawnienie domagania się przywrócenia pojazdu do stanu poprzedniego bez żadnych ograniczeń, gdyż zakład ubezpieczeń odpowiada w granicach odpowiedzialności cywilnej sprawczej posiadacza pojazdu, który spowodował wypadek samochodowy. Tak więc w takich przypadkach wymianie na nowe powinny ulec wszystkie uszkodzone części oblachowania pojazdu, o ile tylko ich wartość lub użyteczność, pomimo ewentualnej naprawy, miałyby być mniejsza. W przeciwnym razie przywrócenie do stanu pierwotnego nie nastąpiło i poszkodowanemu przysługuje dodatkowe odszkodowanie w pieniądzu.

W pracy o odpowiedzialności cywilnej za wypadki samochodowe wy-

raziłem poglądy²⁸, że roszczenie odszkodowawcze z tytułu tzw. obniżenia wartości pojazdu naprawionego jest z reguły nieuzasadnione, gdyż faktyczne obniżenie ceny pojazdu w takich wypadkach nie następuje. Pogląd ten nadal podtrzymuję, lecz pragnę usilnie podkreślić, czego być może w sposób wystarczający nie uczyniłem we wspomnianej pracy²⁹, że reprezentowane przeze mnie zapatrywanie dotyczy tych wszystkich przypadków, w których uszkodzone pojazdy zostały w czasie naprawy w pełni przywrócone do stanu sprzed wypadku. Uważam, że obecnie technika jest już tak dalece posunięta, iż naprawa typowego pojazdu samochodowego, do którego dostępne są części zamienne, może i powinna zostać dokonana (w szczególności przez wymianę całych elementów) w taki sposób, aby wartość pojazdu nie została obniżona. Jeżeli mimo starannej i dokładnej naprawy nie przywrócono pojazdowi jego poprzedniej użyteczności i wartości (np. z uwagi na brak części zamiennych do danego typu pojazdu), istnieje konieczność ustalenia pieniężnego odszkodowania kompensacyjnego³⁰. Odszkodowanie ubezpieczeniowe będzie wówczas wyższe od kosztów naprawy pojazdu. Takie rozwiązanie stanowi konsekwencję przyjęcia przez prawo polskie zasady pełnego wynagrodzenia wyrządzonej szkody (art. 361 § 2 k.c.)³¹.

Wróćmy jednak do kwestii związanych z ustaleniem wysokości szkody w ubezpieczeniu autocasco i to gdy uszkodzone zostały części mechanizmów i zespołów jezdnych podwozia. Otóż części te w zasadzie nie nadają się w ogóle do naprawy, gdyż produkowane są z odlewów lub tzw. odkuwek. Prostowanie ich powoduje zmęczenie materiału, które grozi pęknięciem danej części w czasie dalszej eksploatacji pojazdu. Co do tej kwestii poglądy są zresztą zgodne i PZU nie kwestionuje konieczności wymiany tych części na nowe. Natomiast wątpliwości powstają przy uszkodzeniu silnika, gdyż bardzo często uznaje się, że np. konieczność wymiany bloku cylindrowego nie uzasadnia konieczności równoczesnej wymiany tłoków, pierścieni tłokowych itd. Wydaje się, że przy rozstrzyganiu w tych sprawach należy zachować daleko idącą ostrożność. W czasie pracy silnika docierają się nie tylko cylindry, ale także pierścienie tłokowe i inne części. Zachodzi zatem obawa, że w razie zastąpienia jednej tylko ze współpracujących ze sobą części, sprawność silnika nie będzie już taka jak przed wypadkiem.

b) Koszty nabycia nowych części oblicza się według cen detalicznych ustalonych przez właściwe władze z potrąceniem pozostałości. Jeżeli dla danej części nie ma ustalonej ceny detalicznej, PZU przyjmuje za pod-

²⁸ Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązkowego ubezpieczenia, Warszawa 1969, s. 72.

²⁹ Choć — jak się wydaje — założenie takie wynika jednoznacznie z całokształtu zawartych w tej pracy wypowiedzi i uwag.

³⁰ Stwierdzam to także w powołanej wyżej pracy, s. 73.

³¹ A. Szpunar, *O sposobach naprawienia szkody na mieniu*, op. cit., s. 1601.

stawę do obliczenia wysokości szkody cenę analogicznej części do innego pojazdu tej samej klasy, z uwzględnieniem stosunku ceny pojazdu uszkodzonego do ceny tego innego pojazdu (§ 14 ust. 2 pkt 1 o.w.u.). Podstawą do obliczenia wysokości szkody stanowią, po myśli o.w.u., ceny nowych części obowiązujące w dniu wypadku (argument z § 15 ust. 3 o.w.u.), a nie ich ceny z daty ustalania odszkodowania, jak to zakłada art. 363 § 2 k.c. Wydaje się, że to postanowienie o.w.u. powinno ulec zmianie, gdyż nierzadkie mogą być przypadki zmiany cen w okresie od dnia wypadku do ustalenia szkody.

Zdarza się, że uszkodzeniu ulega pojazd, dla którego części zamiennych nie ma ustalonych cen detalicznych. Ponieważ przy ustalaniu wysokości szkody przyjmuje się wówczas cenę analogicznej części do innego pojazdu tej samej klasy, przy uwzględnieniu jednak stosunku ceny pojazdu uszkodzonego do ceny tego innego pojazdu, bardzo istotne jest, w jaki sposób nastąpi określenie ceny uszkodzonego pojazdu. Otóż zgodnie z zapatrywaniem wyrażonym przez Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 3 II 1971³², dla ustalenia wysokości szkody decydująca powinna być cena sprzedaży samochodu danej marki przez przedsiębiorstwa uspołecznione, a gdy przedsiębiorstwa te nie prowadzą sprzedaży takiego samochodu, należy przyjąć orientacyjnie kwotę określoną przez wydziały finansowe prezydiów rad narodowych przy wymiarze podatku od nabycia samochodu, gdyż kwota ta odpowiada z reguły cenom płaconym w uczciwym obrocie³³.

Jeżeli chodzi o samochody osobowe produkowane w krajach kapitalistycznych, to przedsiębiorstwa uspołecznione w zasadzie nie prowadzą ich sprzedaży i w odniesieniu do nich stosowane będą z reguły ceny równe kwotom określanym przez wydziały finansowe przy wymiarze podatku. W tym kierunku zmierza słusznie także plan techniczny ubezpieczenia autocasco, w którym podano (w tabeli 4) orientacyjnie również takie właśnie ceny pojazdów. Przy wspomnianym już poważnym zróżnicowaniu wysokości składek za ubezpieczenie AC takie rozwiązanie wydaje się być jedynie słuszne. Ubezpieczenie AC jest obecnie stosunkowo kosztowne i dlatego tylko właściwe ukształtowanie ochrony ubezpieczeniowej i maksymalna efektywność tej ochrony mogą zwiększyć atrakcyjność tego ubezpieczenia oraz przyczynić się do jego upowszechnienia³⁴.

c) Przy ustalaniu wysokości szkody uwzględnia się koszty nabycia nowych części, jednakże — jak już wspomniano — z potrąceniem wartości pozostałości. Zgodnie z § 15 ust. 4 o.w.u. wartość pozostałości zniszczonych lub uszkodzonych części pojazdu ustala się, przyjmując

³² Sygn. III CRN 450/70, OSN IC 1971, nr 11, poz. 205.

³³ Por. jednak także wyrok SN z dnia 9 V 1967 r., sygn. III CR 409/65 OSPiKA 1968, nr 10, poz. 206 z głosa W. Warkały.

³⁴ W. Warkało, *Glosa do powołanego w przypisie poprzednim wyroku SN*, op. cit., s. 440.

wartość tych części według cen złomu, jeżeli nie nadają się one do naprawy (i tak jest najczęściej). W przypadku, gdy uszkodzone części nadają się do naprawy, ich wartość ustala się przyjmując $\frac{2}{3}$ wartości tych części (według cen detalicznych ustalonych przez właściwe władze) przemnożoną przez stosunek wartości pojazdu w dniu wypadku do ceny nowego pojazdu i odejmując od otrzymanej w ten sposób kwoty przypuszczalny koszt naprawy.

d) Ustalając wysokość szkody uwzględnić należy także koszty materiałów niezbędnych do wykonania naprawy pojazdu (np. lakier, rozpuszczalnik, szpachlówka itd.) według cen ustalonych przez właściwe władze, jak również koszty robocizny niezbędnej do wykonania naprawy według obowiązujących stawek (§ 14 ust. 2 pkt 3 i 4 o.w.u.). Postanowienia o.w.u. nie uwzględniają występujących w praktyce różnic w kosztach materiałów niezbędnych do wykonania naprawy różnych pojazdów, np. w cenie lakieru do samochodu produkcji krajowej i państw zachodnioeuropejskich, choć przecież nowo montowane lub też uszkodzone i naprawione części samochodu powinny być pokrywane tym samym lakierem, którego użyto uprzednio do lakierowania całego pojazdu. Tak więc, jak się wydaje, o.w.u. powinny zostać w tym zakresie odpowiednio zmienione.

e) Jeżeli chodzi o ogumienie nie nadające się do naprawy, a także ogumienie pojazdu, które zostało ukradzione, to przy ustalaniu wysokości szkody uwzględnia się cenę detaliczną nowego ogumienia z potrąceniem kwoty amortyzacji (przy odpowiednim uwzględnieniu normy przebiegu dla danego ogumienia). Także i w tym przypadku o.w.u. powinny uwzględniać ceny i normy przebiegu ogumienia firm zachodnioeuropejskich, ogumienia radialnego itd., w które często wyposażane są pojazdy zagraniczne przy produkcji seryjnej.

Ustalone przez PZU w sposób wyżej podany i przy uwzględnieniu innych jeszcze postanowień o.w.u. odszkodowanie (bez uwzględnienia udziału własnego ubezpieczającego w szkodzie) nie może oczywiście przewyższać wysokości szkody poniesionej przez ubezpieczającego (art. 825 § 1 k.c.)³⁵. Dlatego też, jeżeli po naprawie wartość pojazdu jest większa niż przed wypadkiem, odszkodowanie powinno być niższe od kosztów naprawy. Ponieważ o.w.u. autocasco nie przewidują, aby przy zastępowaniu uszkodzonych lub zniszczonych części pojazdu uwzględniać amortyzację wymienianych elementów, przypadki takie będą raczej rzadkie, ale możliwe³⁶.

³⁵ Por. też W. Warkało, *Odpowiedzialność odszkodowawcza*, Warszawa 1972, s. 85 i n. Warto dodać, iż od ogólnej zasady zakazującej wzbogacenia się poszkodowanego na skutek otrzymania odszkodowania istnieją w ubezpieczeniach wyjątki, np. przy tak szczególnej formie ubezpieczenia mienia, jaką jest ubezpieczenie w wartości nowej.

³⁶ A. Szpunar, *O sposobach naprawienia szkody na mieniu*, op. cit., s. 1601.

W ubezpieczeniu pojazdów samochodowych AC jednostek gospodarki społecznej, odszkodowanie za szkody częściowe zakład ubezpieczeń wypłaca w pełnej wysokości kosztów naprawy, nie stosując potrąceń z tytułu zastąpienia zniszczonych lub skradzionych części nowymi. Jedynie przy uszkodzeniach ogumienia nie kwalifikujących się do naprawy, PZU odlicza amortyzację wynikającą z urzędowych norm przebiegu, lecz bez potrąceń wartości pozostałości. Należy dodać, że z niektórymi resortami (np. Ministerstw: Handlu Wewnętrznego, Przemysłu Lekkiego itd.) PZU zawarło porozumienia, na podstawie których nie potrąca się w razie zniszczenia ogumienia kwoty amortyzacyjnej.

Ogólne warunki ubezpieczenia AC dla pojazdów j.g.u. przewidują franszyzę integralną w wysokości 100 zł (§ 4, ust. 1 pkt 9).

ad 2) W razie całkowitego zniszczenia, kradzieży lub rabunku pojazdu przyjmuje się jako wysokość szkody różnicę między wartością pojazdu i w dniu wypadku (oczywiście przed wypadkiem) i wartością pozostałości. Sposoby ustalania wartości pojazdu w dniu wypadku, jak również wartości pozostałości zostały dokładnie określone postanowieniami o.w.u. Jest to umowny sposób ustalenia wartości pojazdu i ocena, czy uznamy go za słuszny nie ma żadnego znaczenia, gdyż zawierając umowę ubezpieczenia AC ubezpieczający godzi się na niego. Jeżeli chodzi o ceny pojazdów nowych, to aktualne są tu w pełni uwagi poczynione przy omawianiu tzw. szkody częściowej.

Warto tylko dodać, że jeżeli PZU odpowiada za zniszczenie pojazdu samochodowego z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC (rozporządzenie RM z dnia 24 IV 1968 r.) to do oceny, czy pojazd należy uznać za całkowicie zniszczony oraz ustalenia wartości pojazdu zniszczonego nie zawsze mogą znaleźć zastosowanie, w drodze analogii, zasady określone postanowieniami o.w.u. autocasco. Jest tak przede wszystkim dlatego, że:

a) Jeżeli właściciel uszkodzonego samochodu żąda przywrócenia stanu poprzedniego w postaci wyremontowania samochodu, sprawca nie może mu narzucić innej formy odszkodowania polegającej w szczególności na tym, żeby poszkodowany zlikwidował uszkodzony samochód i poprzestał na odszkodowaniu w postaci różnicy między wartością samochodu przed wypadkiem, a ceną uzyskaną za pozostałość (art. 363 § 1 k.c.). Jedynie wtedy, gdyby remont samochodu okazał się niemożliwy albo pociągał za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego mogłoby się ograniczać do drugiej formy odszkodowania³⁷.

b) Gdy zniszczony samochód nie jest już nowy, a jego remont pociągałby dla podmiotu odpowiedzialnego nadmierne trudności lub koszty, obliczenie wartości takiego pojazdu (jako przeznaczonego na kasację)

³⁷ Por. w tej kwestii wyrok SN z dnia 1 IX 1970, sygn. II CR 371/70, 'OSN IC 1971, nr 5, poz. 93.

w sposób analogiczny do określonego w o.w.u. autocasco nie prowadzi do pełnej kompensacji szkody³⁸. Wyłacone w tak obliczonej wysokości odszkodowanie z reguły nie pozwoli bowiem poszkodowanemu na nabycie takiego samego samochodu jak ten, który został zniszczony. Przy starych samochodach wszelkie systemy obliczania wartości zniszczonego pojazdu oparte na tzw. współczynniku zużycia i starości są zazwyczaj nieprzydatne, albowiem stosując je trzeba by najczęściej uznać, że wartość samochodu jest bliska zeru³⁹. W takich przypadkach wyrównanie szkody może stanowić bądź to restytucja naturalna w formie dostarczenia podobnego samochodu tej samej marki (co już choćby ze względu na obowiązkowe ubezpieczenie OC jest nierealne), bądź też zapłata takiej sumy pieniężnej, za którą poszkodowany może kupić samochód podobny do zniszczonego⁴⁰.

Powracając do postanowień o.w.u. autocasco stwierdzić należy, że wymagają one uaktualnienia stosownie do nowej taryfy składek za to ubezpieczenie i założeń planu technicznego tego ubezpieczenia. Dotyczy to w szczególności postanowień regulujących sposób ustalania wysokości szkody oraz zakres odpowiedzialności PZU i jego ograniczenia.

Do tej pory mówiliśmy, gdy chodzi o ubezpieczenie AC, o ustaleniu wysokości szkody, która nie jest jednak równa wysokości wyłaconego przez PZU odszkodowania. Wysokość odszkodowania ubezpieczeniowego bowiem, oblicza się w tym ubezpieczeniu potrącając z ustalonej kwoty szkody, udział własny ubezpieczającego w szkodzie w wysokości ustalonej przez strony w umowie ubezpieczenia (§ 16 o.w.u.)⁴¹.

W ubezpieczeniu pojazdów samochodowych AC jednostek gospodarki uspołecznionej szkody całkowite pokrywane są przez zakład ubezpieczeń w dwojaki sposób:

- a) W wysokości pełnej wartości samochodu w stanie nowym wówczas, gdy dany resort wprowadził scalony system ubezpieczenia⁴² (dotyczy to jednak tylko jednostek państwowych),
- b) W wysokości rzeczywistej wartości pojazdu w chwili powstania szkody (tj. z uwzględnieniem naturalnego zużycia i po potrąceniu war-

³⁸ Należy pamiętać, że PZU odpowiada z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC w granicach odpowiedzialności sprawcy, określonych przepisami prawa odszkodowawczego.

³⁹ Por. w tej sprawie np. A. Roux, *Le code fiscal des agents et courtiers d'Assurances*, (b. d.) s. 37 i n.

⁴⁰ Zob. też L. Wechsler, *Automobiles endommagées a la suit d'accidents. Responsabilité et l'indemnisation*, Paryż 1962 s. 25.

⁴¹ Problematyka ustalania wysokości szkody, w szczególności zaś kwestie związane z ceną kosztów naprawy pojazdu, wymagałyby niewątpliwie obszerniejszego opracowania, które nie jest jednak możliwe w ramach artykułu.

⁴² W przypadku, gdy pojazd przeznaczony był w danym roku do kapitalnego remontu lub kasacji, odszkodowanie ulega odpowiedniemu zmniejszeniu.

tości, jaką przedstawiają pozostałości po szkodzie) w odniesieniu do samochodów przedsiębiorstw należących do resortów, które nie wprowadziły scalonego systemu ubezpieczenia oraz dla jednostek spółdzielczych⁴³.

VII. WYGAŚNIĘCIE STOSUNKU PRAWNEGO UBEZPIECZENIA

Stosunek prawny ubezpieczenia AC trwa z reguły przez okres czasu określony przez strony w umowie, przy czym odpowiedzialność PZU kończy się z upływem okresu ubezpieczenia podanego w dokumencie ubezpieczenia. Jeżeli umowę ubezpieczenia AC zawarto na okres jednego roku, zgodnie z treścią § 9 ust. 4 o.w.u., przedłuża się ona na rok następny, jednakże tylko wówczas, gdy składka za dalszy okres roczny zostanie zapłacona przed upływem bieżącego okresu ubezpieczenia (klauzula prolongacyjna).

Po powstaniu szkody stosunek prawny ubezpieczenia AC wygasa, jeżeli pojazd nie nadaje się do naprawy⁴⁴. Natomiast zajście wypadku ubezpieczeniowego, w wyniku którego następuje nawet poważne uszkodzenie pojazdu, nie powoduje wygaśnięcia stosunku prawnego ubezpieczenia. Trwa on nadal aż do upływu bieżącego okresu ubezpieczenia.

Nadto stosunek prawny ubezpieczenia AC może wygasnąć w razie:

- 1) wypowiedzenia umowy,
- 2) odstąpienia od umowy,
- 3) zbycia pojazdu przez ubezpieczającego lub wycofania pojazdu z eksploatacji.

ad 1) Po powstaniu szkody każda ze stron ma prawo wypowiedzieć umowę ubezpieczenia AC z zachowaniem miesięcznego terminu wypowiedzenia, nie później jednak niż na koniec bieżącego okresu ubezpieczenia. Wypowiedzenie może być dokonane najpóźniej w ciągu miesiąca od daty wypłacenia przez PZU odszkodowania lub doręczenia ubezpieczającemu ostatecznej odmownej decyzji. Warto dodać, że jeżeli ubezpieczający wypowiedział umowę ubezpieczenia, na podstawie której zakład ubezpieczeń przyznał mu odszkodowanie, to należy się PZU pełna składka do końca bieżącego okresu ubezpieczenia. W innym przypadku, przysługuje zakładowi ubezpieczeń składka tylko za czas trwania umowy (i odpowiedzialności PZU).

ad 2) Ogólne warunki ubezpieczenia AC nie przewidują w swych postanowieniach uprawnień stron do odstąpienia od umowy. Uprawnienia takie przysługują jednak stronom tej umowy w oparciu o przepisy

⁴³ Tak S. Dmochowski w powołanej już wyżej pracy zbiorowej: *Ubezpieczenia majątkowe*, op. cit., s. 267 i 268.

⁴⁴ W literaturze prawa ubezpieczeniowego niejednokrotnie określa się tego rodzaju postanowienie o.w.u. jako swoistego rodzaju wypowiedzenie umowy, powodujące wygaśnięcie stosunku prawnego ubezpieczenia jako nie mającego już racji bytu.

k.c.⁴⁵ Mianowicie, w razie ujawnienia, już w czasie trwania stosunku prawnego ubezpieczenia, okoliczności, która pociąga za sobą zwiększenie prawdopodobieństwa wypadku, zakład ubezpieczeń może odpowiednio zwiększyć składkę ubezpieczeniową. W wypadku takim PZU wzywa ubezpieczającego do zapłaty podwyższonej składki, a ubezpieczający może w ciągu czternastu dni od otrzymania wezwania od umowy odstąpić⁴⁶. Jeżeli natomiast ujawniona okoliczność pociąga za sobą takie zwiększenie prawdopodobieństwa wypadku, że zakład ubezpieczeń nie zawarłby umowy, gdyby o tej okoliczności wiedział, może on w ciągu miesiąca od ujawnienia rzeczony okoliczności od umowy odstąpić (art. 816 k. c).

ad 3) W razie zbycia ubezpieczonego pojazdu stosunek prawny ubezpieczenia AC wygasa. Od tej ogólnej zasady istnieje jednak wyjątek, a mianowicie, na pisemny wniosek ubezpieczającego sporządzony w porozumieniu z nowonabywcą i złożony do PZU w ciągu 14 dni od zbycia pojazdu, stosunek prawny ubezpieczenia może być kontynuowany do upływu bieżącego okresu ubezpieczenia. Jeżeli wniosek taki wpłynie do zakładu ubezpieczeń po upływie 14 dni od daty zbycia pojazdu, to odpowiedzialność PZU w stosunku do nabywcy rozpoczyna się dopiero następnego dnia po złożeniu wniosku.

W razie wycofania pojazdu na stałe z eksploatacji, stosunek prawny ubezpieczenia gaśnie z chwilą otrzymania o tym wiadomości przez PZU.

W ubezpieczeniu AC pojazdów samochodowych jednostek gospodarki społecznej, po powstaniu szkody, stosunek prawny ubezpieczenia również wygasa, jeżeli uszkodzony (zniszczony) pojazd nie kwalifikuje się do naprawy. W innych przypadkach każda ze stron ma prawo wypowiedzieć umowę ubezpieczenia z zachowaniem miesięcznego terminu wypowiedzenia. Warto jednak zauważyć, że umowa ubezpieczenia AC zawarta przez PZU z j.g.u. co najmniej na jeden rok, zostaje niejako automatycznie przedłużona na dalszy okres roczny, o ile żadna ze stron nie wypowiedziała tej umowy przynajmniej na dwa miesiące przed jej upływem. Tak więc, choćby j.g.u. nie zapłaciła składki ubezpieczeniowej za dalszy okres roczny przed upływem bieżącego okresu ubezpieczenia, stosunek prawny ubezpieczenia AC nie wygasa.

W razie zbycia lub wycofania na stałe z eksploatacji ubezpieczonego pojazdu samochodowego należącego do j.g.u., ubezpieczenie tego pojaz-

⁴⁵ Postanowienia o.w.u. — jak już wspomniano — nie mogą być sprzeczne z przepisami k.c. o umowie ubezpieczenia (por. art. 807 k.c.). Dopuszczalne są tylko w tym zakresie pewne odchylenia w ogólnych warunkach umów ubezpieczenia zawieranych z j.g.u.

⁴⁶ Por. też § 8 ust. 3 o.w.u., zgodnie z którym, jeżeli skutek nie prawdziwej informacji udzielonej przez ubezpieczającego PZU obliczył za niską składkę, to w razie powstania szkody sumę odszkodowania obniża się proporcjonalnie w stosunku do składki taryfowej zastosowanej przy zawieraniu umowy ubezpieczenia do właściwej składki, jak powinna być pobrana.

du gaśnie z momentem, w którym ubezpieczająca jednostka utraciła jego posiadanie albo też z chwilą, gdy pojazd został wycofany z eksploatacji⁴⁷.

LE CONTRAT D'ASSURANCE DES VOITURES AUTOMOBILES AUTO-CASCO

R é s u m é

Le développement bien rapide de la motorisation est lié malheureusement au nombre accroissant très vite des accidents d'automobile. En conséquence de cela les lésés sont souvent non seulement les propriétaires de voitures, mais aussi d'autres personnes jouissant des voies publiques. C'est pourquoi il est essentiel d'assurer aux lésés dans les accidents de voiture une telle protection, qui leur garantisse la couverture des pertes en résultantes. A ce but servent les assurances de communication obligatoires: l'assurance des effets d'accidents infortunés et de la responsabilité civile causés du mouvement des véhicules automobiles, introduite en Pologne dès le 1 janvier 1962 (actuellement dans ce domaine c'est l'ordonnance du Conseil des Ministres du 24 avril 1968. Journal Officiel No 15, pos. 89, qui est en vigueur.

Mais les assurances obligatoires ne résolvent pas de la manière complète une question de la couverture des pertes résultant de l'endommagement ou de la destruction des voitures automobiles. Car les dommages étant le résultat:

1) de l'endommagement ou de la destruction du véhicule automobile de ce possesseur (conducteur), qui a causé une collision avec l'autre voiture,

2) des endommagements de la voiture provoqués par des autres causes que la collision avec une autre voiture, et

3) des vols de la voiture automobile ne sont pas couverts par l'établissement des assurances dans le cadre des assurances de communication obligatoires. Cependant ils peuvent être embrassés par la protection d'assurance à la base d'un contrat d'assurance volontaire auto-casco (AC).

Le contrat d'assurance des voitures automobiles auto-casco appartient aux contrats entièrement volontaires, s'il s'agit des unités de l'économie non socialisée. Mais dans le cas où ce contrat doit être conclu par une unité de l'économie socialisée, elle doit acquérir le consentement de l'union compétente ou du ministère. Pour ces unités c'est une assurance nommée assurance contractuelle facultative.

Le contrat d'assurance A.C. c'est le contrat du caractère d'obligation, payant, obligeant les deux parties et causal.

L'assurance auto-casco concerne des dommages liés à la voiture automobile même. L'objet de cette assurance peuvent être les véhicules menés par un moteur placé sur eux et alimenté de la propre source de l'énergie, ne courant pas sur

⁴⁷ W opracowaniu zająłem się wyłącznie ubezpieczeniem autocasco prowadzonym przez PZU, pomijając całkowicie ubezpieczenie zawierane w tym zakresie przez Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji „Warta”, SA. Wprawdzie istota tego ostatniego ubezpieczenia jest taka sama jak tu omówionego, lecz jego swoiste cechy, wynikają przede wszystkim stąd, że dotyczy ono tylko szkód powstałych na terenie krajów kapitalistycznych i Jugosławii, stwarzając potrzebę odrębnego omówienia go. Na tak szerokie ujęcie zagadnienia nie pozwalają jednak ramy niniejszego artykułu.

les rails, et soumis aux dispositions sur l'enregistrement des voitures automobiles (p. ex. les voitures individuelles de tourisme et les camions, les motos etc.), ainsi que quelques autres catégories de véhicules mécaniques déterminés par des dispositions des conditions générales de l'assurance.

La hauteur de la cotisation de base pour cette assurance dépend en principe de trois traits du véhicules:

1) de la destination (le genre) de la voiture, 2) des paramètres caractérisant „la grandeur" de la voiture (la cylindrée de la voiture, la charge utile etc.) et 3) du pays d'origine (la production) de la voiture. Ce dernier facteur joue ici un grand rôle.

La dépendance de la hauteur de la cotisation de base en principe exclusivement de ces trois critères, éveille quelques hésitations. La solution pareille dans les tarifs de cotisation est appliquée à vrai dire par beaucoup d'établissements d'assurance dans le monde, mais dans les pays avec une motorisation très développée. Car dans ces pays les voitures automobiles ne sont en général exploitées que durant quelques années et c'est pourquoi la valeur des voitures qualifiées — selon des traites indiqués susdessus — à un seul groupe est généralement pareille. En Pologne cependant encore à l'heure actuelle les voitures automobiles sont exploitées par leurs possesseurs pendant beaucoup d'années, donc les proportions considérables dans la valeur de ces voitures, même dans le cas où elles sont de la même marque et possèdent la même cylindrée. Dans ces conditions le système adopté dans le tarif des cotisations doit conduire par conséquence à payer des indemnités, dont la hauteur n'est pas toujours proportionnelle à la cotisation payée.

On a introduit à juste titre au tarif des cotisations le système „bonus malus", c'est-à-dire d'une vaste échelle de rabais dans le cas où il n'y a pas de dommages et des augmentations des cotisations de base pour la multiplicité des dommages.

L'assurance AC embrasse des accidents, où il y a des endommagements, la destruction ou la perte de la voiture ou de sa partie à cause des événements déterminés par les conditions générales de l'assurance.

L'étendue de la responsabilité de garantie — répartition de l'établissement d'assurances et la façon d'établir des indemnités à titre de l'assurance AC, sont déterminées par les dispositions du contrat, dont la partie intégrale constituent les conditions générales de l'assurance fixées par l'établissement. A l'avis de l'auteur il faut accepter, que dans cette sphère où les conditions générales de l'assurance ne prévoient pas d'une façon particulière pour fixer la hauteur de dommage, pour la réparation de dommage par l'Etablissement d'Assurances d'Etat causé de l'endommagement ou bien de la destruction de la voiture, on applique des règles générales enfermées dans les dispositions du droit civil. Cependant la prétention de Payant droit est évidemment bornée aux prestations en argent.

L'assurance auto-casco, quoique sa portée soit actuellement encore insuffisante (en 1971 seulement circa 24,3% des voitures automobiles enregistrées étaient assurées), joue un rôle économique important. L'Etablissement d'Assurances d'Etat seulement en 1971 a payé à titre de cette assurance 425,6 millions d'indemnités.