

Janusz Ławrynowicz

Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 28 listopada 1974 r.

Palestra 19/5-6(209-210), 27-42

1975

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

zatem, że adwokat stale przebywający w powiecie, zżyty z jego mieszkańcami, spotykający się z nimi przy różnych okazjach jest lepiej rozumiany, a jednocześnie jest także więcej szanowany. Znają go wszyscy i zazwyczaj — cenią! Adwokat zaś dojeżdżający do zespołu, który po pracy szybko wyjeżdża do domu, jest nie tylko mniej znany, ale i zazwyczaj — mniej ceniony.

W Izbie rzeszowskiej wyróżniają się te zespoły, których członkowie biorą czynny udział w życiu środowiska, w jakim żyją i pracują. Na członków tych zespołów nie ma skarg, żaden też z nich nie trafił do postępowania dyscyplinarnego.

Sądzić należy, że trwała i wieloraka więź zespołów ze społeczeństwem, wśród którego one działają, jest najlepszym sposobem kształtowania się pozytywnej opinii o adwokatach.

Na terenie Izby rzeszowskiej działają także organizacje polityczne zrzeszające adwokatów. Rada Adwokacka korzysta z wychowawczego oddziaływania tych organizacji na zrzeszonych w nich członków.

Rada Adwokacka z satysfakcją stwierdza, że w każdym wypadku, kiedy Rada sygnalizowała danej organizacji politycznej o kolizyjnym postępowaniu adwokata z zasadami etyki i godności zawodu, organizacje te reagowały szybko i — co najważniejsze — skutecznie. Biorąc pod uwagę, że przeszło 40% adwokatów to członkowie PZPR, SD i ZSL, pomoc tych organizacji w kształtowaniu postaw etycznych adwokatów i aplikantów ma poważne znaczenie.

Zasygnalizowane tu sposoby oddziaływania na członków naszej Izby w zakresie podnoszenia godności zawodowej i etycznego postępowania pozwalają żywić nadzieję, że z każdym rokiem wzrastać będzie szacunek i autorytet adwokatury rzeszowskiej wśród społeczeństwa województwa rzeszowskiego.

JANUSZ ŁAWRYNOWICZ

Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 28 listopada 1974 r.

Tematem artykułu jest porównawcze omówienie przepisów rozporządzenia RM z dnia 15.IV.1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 15, poz. 89) z przepisami rozporządzenia RM z dnia 28.XI.1974 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 46, poz. 274), które weszło w życie z dniem 1.I.1975 r. — ze wskazaniem różnic między przepisami tych rozporządzeń.

Wstęp

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 listopada 1974 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 46, poz. 274) jest trzecim z kolei aktem regulującym zakres i zasady tego rodzaju ubezpieczeń. Dwa poprzednie rozporządzenia Rady Ministrów, a mianowicie:

— z dnia 1 grudnia 1961 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych (Dz. U. Nr 55, poz. 311) i

— z dnia 24 kwietnia 1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 15, poz. 89; zm.: Dz. U. z 1971 r., Nr 11, poz. 108),

obejmowały ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków spowodowanych u osób ruchem pojazdów mechanicznych (NW) oraz ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy (kierowców) pojazdów mechanicznych za szkody spowodowane ruchem tych pojazdów (OC).

Cytowane na wstępie rozporządzenie z 1974 r. włączyło do obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych także trzeci rodzaj ubezpieczeń, a mianowicie ubezpieczenie od uszkodzeń zarejestrowanych pojazdów samochodowych będących w posiadaniu osób fizycznych i jednostek gospodarki nie uspołecznionej, tzw. auto-casco (AC)¹.

Artykuł niniejszy ma na celu porównawcze omówienie przepisów rozporządzenia RM z 1968 r. oraz cytowanych w przypisie 1 ogólnych warunków ubezpieczenia (o.w.u.) z przepisami rozporządzenia z 1974 r. Wobec tego że o.w.u. auto-casco nie były publikowane w pełnym ich brzmieniu (poza wydawanymi przez PZU osobom ubezpieczającym), w artykule wyczerpująco wymieniono wszystkie wypadki objęte odpowiedzialnością zakładu ubezpieczeń z tytułu ubezpieczenia AC oraz wszystkie szkody wyłączone z tego ubezpieczenia.

Przepisy rozporządzenia z 1974 r., które weszło w życie z dniem 1 stycznia 1975 r., ujęto w siedmiu rozdziałach omawiających: rozdział I — przepisy ogólne, rozdział II — ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków, rozdział III — ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej, rozdział IV — ubezpieczenie auto-casco, rozdział V — obowiązki posiadacza pojazdu mechanicznego oraz innych osób i organów, rozdział VI — ustalenie wysokości świadczeń i ich wypłatę, rozdział VII — przepisy końcowe.

Rozdziały: I—III i V—VI zawierają przepisy przeważnie recypowane z rozporządzenia z 1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, odpowiednio zmodyfikowane lub zmienione, a także nowe przepisy regulujące sprawy wynikające z rozszerzenia terytorialnego zasięgu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (§ 4 ust. 1) oraz z włączenia do tych ubezpieczeń także ubezpieczenia auto-casco (§ 1 ust. 1 pkt 3). Przepisy rozdziału IV częściowo recypują postanowienia dotychczasowych ogólnych warunków ubezpieczenia od uszkodzeń pojazdów samochodowych (cyt., jak zaznaczono wyżej, w przypisie 1) z odpowiednimi zmianami i uzupełnieniami. Do objętego omawianym rozporządzeniem ubezpieczenia auto-casco stosują się też odpowiednio przepisy rozdziałów V i VI.

W związku z przedstawionym wyżej podziałem przepisów rozporządzenia z 1974 r., przy omówieniu rozdziałów I—III i V—VI nawiązuje się do przepisów rozporządzenia w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych z 1968 r., a przy omówieniu rozdziału IV — do cytowanych wyżej ogólnych warunków ubezpieczenia auto-casco.

W dalszej części artykułu paragrafy rozporządzenia z 1974 r. będą przytaczane bez nawiasów, a paragrafy rozporządzenia z 1968 r. i ogólnych warunków ubezpieczenia auto-casco z 1967 r. — w nawiasach.

¹ Do chwili wejścia w życie omawianego rozporządzenia ubezpieczenie auto-casco było dobrowolne i zawierano je na podstawie ogólnych warunków ubezpieczenia od uszkodzeń pojazdów samochodowych (auto-casco) jednostek gospodarki nie uspołecznionej, zatwierdzonych decyzją Ministra Finansów Nr BP/RMU/6001/282/67 z dnia 23.XII.1967 r.

I. Przepisy ogólne

Jak już wyżej wspomniano, rozporządzenie z 1974 r. obowiązkowym ubezpieczeniem objęło także ubezpieczenie od uszkodzeń zarejestrowanych pojazdów samochodowych będących w posiadaniu osób fizycznych i jednostek gospodarki nie społecznej (auto-casco), o czym stanowi § 1 ust. 1 pkt 3. Zgodnie jednak z przepisami § 1 ust. 2 z obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco zostały wyłączone pojazdy, które się znajdują w posiadaniu cudzoziemców dewizowych. Pozostałe przepisy § 1, dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków osób poszkodowanych oraz odpowiedzialności cywilnej posiadaczy i kierowców pojazdów, a także przepisy § 2, wymieniające pojazdy objęte omawianymi ubezpieczeniami, są analogiczne do przepisów dotychczasowych (§ 1 i § 2).

Paragraf 3 pkt 1 jest odpowiednikiem przepisów dotychczasowych (§ 3). Paragraf 3 został jednak uzupełniony przepisami określającymi stosunki pokrewieństwa i powinowactwa między ubezpieczonym a jego rodziną, o czym mowa w § 3 pkt 2 i 3, oraz precyzującymi pojęcie „osób bliskich” ubezpieczonego, o czym z kolei mowa w § 3 pkt 5. Przepisy te zostały recypowane z rozporządzenia z 1968 r. (§ 16 pkt 1). Nowy natomiast przepis wprowadzono do § 3 pkt 4, który stanowi, że ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o małżonku, rozumie się przez to również osobę, która co najmniej dwa lata pozostaje z ubezpieczonym w faktycznym związku, wspólnie z nim zamieszkuje i prowadzi wspólne gospodarstwo domowe, przy czym zarówno ubezpieczony jak i ta osoba nie pozostają w innym formalnym związku małżeńskim. Przepis ten określa sytuację prawnoubezpieczeniową osób, które spełniają warunki uzasadniające traktowanie ich w stosunkach wynikających z omawianych ubezpieczeń jako małżonków, mimo że nie pozostają one w formalnym związku małżeńskim.

Rozporządzenie z 1974 r. rozszerzyło zasięg terytorialny obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych. Według przepisów dotychczasowych zakład ubezpieczeń odpowiadał wyłącznie za wypadki, które wydarzyły się tylko na terytorium Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (§ 4 ust. 1). Zgodnie zaś z przepisami § 4 ust. 1 omawianego rozporządzenia odpowiedzialnością zakładu ubezpieczeń (oprócz wypadków, które się wydarzyły na terytorium Polski) objęto także wypadki posiadaczy pojazdów-krajowców dewizowych powstałe na terytorium państw członkowskich Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. W związku z tym od dnia 1 stycznia 1975 r. krajowiec dewizowy, który wyjeżdża pojazdem mechanicznym do krajów członkowskich RWPG, nie musi — tak jak było do tej daty — zawierać dodatkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej oraz auto-casco i opłacać dodatkowej składki. Przy wyjeździe zaś pojazdem mechanicznym do krajów kapitalistycznych i do Jugosławii istnieje nadal obowiązek zawierania wymienionych wyżej umów w Towarzystwie Ubezpieczeń i Reasekuracji „WARTA” za opłatą dodatkowej składki.

W razie wypadku spowodowanego na terytorium któregoś z państw członkowskich RWPG ruchem pojazdu, którego posiadaczem jest krajowiec dewizowy, odpowiedzialnością zakładu ubezpieczeń są objęte:

- 1) następstwa nieszczęśliwych wypadków tylko obywateli polskich. Ubezpieczenie to nie obejmuje następstw nieszczęśliwych wypadków cudzoziemców dewizowych, co wynika z przepisów § 1 ust. 1 pkt 1 i ust. 2;
- 2) szkody rzeczowe i osobowe obywateli polskich oraz cudzoziemców dewizowych, jeżeli posiadacz lub kierowca pojazdu mechanicznego ponosi na podstawie obowiązującego prawa (§ 16 rozp. z 1974 r.) odpowiedzialność cywilną za szkody wyrządzone ruchem tego pojazdu;

3) szkody posiadaczy pojazdów-krajowców dewizowych objęte ubezpieczeniem auto-casco w myśl przepisów § 1 ust. 1 pkt 3¹ oraz § 22 i nast.

Wskutek rozszerzenia terytorialnego zasięgu działania obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, krajowiec dewizowy-posiadacz pojazdu mechanicznego, wyjeżdżając do któregoś z wyżej wymienionych krajów członkowskich RWPG, nie zawiera obecnie dodatkowej umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spowodowanej ruchem pojazdu mechanicznego oraz umowy ubezpieczenia auto-casco i nie opłaca dodatkowej wkładki, jak to miało miejsce do dnia 1 stycznia 1975 r

W razie spowodowania wypadku na terenie któregoś z państw członkowskich RWPG odpowiedzialność posiadacza lub kierowcy pojazdu za szkody wyrządzone jego ruchem ustala się:

- w stosunku do obywateli polskich — na podstawie przepisów kodeksu cywilnego zgodnie z przepisami art. 31 § 2 ustawy z dnia 12 listopada 1965 r. (prawo prywatne międzynarodowe — Dz. U. Nr 46, poz. 290),
- w stosunku do cudzoziemców — na podstawie przepisów obowiązujących w miejscu spowodowania wypadku, a to w myśl przepisów art. 31 § 1 cytowanej wyżej ustawy.

Odszkodowanie za szkody objęte obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco ustala się na podstawie przepisów omawianego rozporządzenia i przewidzianych w nim przepisów wykonawczych.

Przepisy § 4 ust. 2 pkt 1—3 zostały recypowane z przepisów dotychczasowych (§ 4 ust. 1 pkt 1—3), z tą jednak zmianą, że w § 4 ust. 2 pkt 2 i 3 pominięto warunek, że zakład ubezpieczeń odpowiada za określone w tych przepisach wypadki tylko wówczas, gdy naprawa pojazdu na trasie jazdy oraz załadowywanie i wyładowywanie pojazdu było dokonywane przez jego obsługę (§ 4 ust. 1 pkt 2 i 3). Z powyższego wynika, że według nowych przepisów każda osoba (a więc nie tylko obsługa pojazdu), która ulegnie wypadkowi w okolicznościach wskazanych w § 4 ust. 2 pkt 2 i 3, korzysta z ochrony ubezpieczeniowej.

Nowym przepisem w omawianym § 4 jest przepis zamieszczony w ust. 2 pkt 4, który dotyczy obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco.

Przepisom § 5 ust. 1 pkt 1 i 2 nadano brzmienie analogiczne do przepisów dotyczących (§ 4 ust. 2 pkt 2 i 3).

Rozporządzenie z 1968 r. wyłączyło odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za wypadki, za które poszkodowanym przysługiwały świadczenia na podstawie ustawy z dnia 23 stycznia 1968 r. o świadczeniach pieniężnych przysługujących w razie wypadków przy pracy (§ 4 ust. 2 pkt 1). Zgodnie zaś z § 5 ust. 2 omawianego rozporządzenia, jeżeli wypadek jest objęty przepisami o świadczeniach z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych, zakład ubezpieczeń odpowiada tylko za szkody — nie objęte tymi świadczeniami — poniesione przez pracownika wskutek zniszczenia lub uszkodzenia rzeczy w związku z wypadkiem.

Takie sformułowanie powyższego przepisu § 5 ust. 2 prowadzi do następujących wniosków: jeżeli wypadek przy pracy został spowodowany ruchem pojazdu mechanicznego znajdującego się w posiadaniu lub dyspozycji zakładu pracy, który zatrudniał poszkodowanego w tym wypadku pracownika, to poszkodowanemu będą przysługiwać świadczenia objęte wymienionymi w § 5 ust. 2 przepisami, tj. świadczenia za szkodę na osobie oraz odszkodowanie za określone w tych przepisach szkody rzeczowe (np. odszkodowanie za utratę lub uszkodzenie przedmiotów osobistego użytku oraz stanowiących własność pracownika przedmiotów niezbędnych do wykonywania pracy). Świadczenia ze wskazanych wyżej tytułów nie są objęte omawianymi ubezpieczeniami, natomiast za wszelkie szkody rzeczowe nie objęte po-

wyższymi przepisami poszkodowanemu będzie przysługiwać odszkodowanie od zakładu ubezpieczeń.

Ustalona w przepisach dotychczasowych zasada odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń za wypadki przy pracy spowodowane ruchem pojazdów mechanicznych nie znajdujących się w posiadaniu lub w dyspozycji zakładu pracy, który zatrudniał poszkodowanego pracownika (§ 4 ust. 3), została utrzymana w § 6 omawianego rozporządzenia. Utrzymano również obowiązek zakładu ubezpieczeń zwrotu uspołecznionemu zakładowi pracy świadczeń wypłaconych przez ten zakład poszkodowanemu na podstawie przepisów dotyczących świadczeń z tytułu wypadku przy pracy. Dotychczasowe jednak cytowane wyżej przepisy zobowiązywały także zakład ubezpieczeń do zwrotu Zakładowi Ubezpieczeń Społecznych roszczeń regresowych. Przepisy § 7 omawianego rozporządzenia uregulowały tę sprawę odmiennie. W myśl bowiem tego przepisu Zakładowi Ubezpieczeń Społecznych nie przysługuje roszczenie o zwrot świadczeń wypłacanych z tytułu wypadku przy pracy (zgodnie z § 6 rozporządzenia z 1974 r.) zarówno od zakładu ubezpieczeń, jak i od posiadacza lub kierowcy pojazdu. Przepis ten jednak jednocześnie stanowi, że Zakładowi Ubezpieczeń Społecznych przysługuje roszczenie o zwrot świadczenia w dwóch sytuacjach:

- 1) od posiadacza lub kierowcy pojazdu, jeżeli zakład ubezpieczeń nie odpowiada za szkody przez nich wyrządzone,
- 2) gdy Zakład Ubezpieczeń Społecznych wypłacił świadczenie w związku z wypadkiem spowodowanym przez cudzoziemca dewizowego.

Przepisy § 8 zawierają analogiczne postanowienia jak przepisy dotychczasowe (§ 4 ust. 4), z tą jednak różnicą, że przepisy te stosuje się także do funkcjonariuszy MO i członków ich rodzin (§ 4 ust. 4 rozp. z 1968 r. stosował się tylko do żołnierzy i ich rodzin).

II. Ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków

Przepisy § 9 są w zasadzie recypowane z przepisów rozporządzenia z 1968 r. (§ 6) z tą zmianą, że w § 9 ust. 1 pkt 1 pominięto wyrazy „obsługa pojazdu”, a w ust. 1 dodano pkt 2, stanowiący zmodyfikowany odpowiednik § 5 rozporządzenia z 1968 r. Nowy natomiast przepis zamieszczono w ust. 2 § 9, na podstawie którego świadczenie z tytułu ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków również przysługuje, jeżeli posiadacz zarejestrowanego za granicą pojazdu zwolniony jest od opłacenia składki na podstawie dokumentu zapewniającego zwrot wypłaconego przez zakład ubezpieczeń świadczenia. Należy jednak wyjaśnić, że przepis ten nie wprowadził zmiany merytorycznej, ponieważ zgodnie z przepisami dotychczasowymi zakład ubezpieczeń wypłacał świadczenie z NW poszkodowanemu wskutek ruchu pojazdu mechanicznego cudzoziemca dewizowego zarówno wtedy, gdy cudzoziemiec ten był zwolniony od zapłaty składki za obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne, jak i wtedy, gdy wjeżdżając do Polski składkę tę opłacił.

Przepisy § 10 ust. 1 zawierają postanowienia analogiczne do przepisów dotychczasowych (§ 7 ust. 1). Ustęp 2 tego paragrafu, będący odpowiednikiem ust. 2 § 7 rozporządzenia z 1968 r., został uzupełniony postanowieniem, że przepisy ust. 1 pkt 2 i 3 (wyłączające odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń we wskazanych w tych punktach wypadkach) nie mają zastosowania także wówczas, gdy wypłata świadczeń z ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków w danych okolicznościach odpowiada zasadom współżycia społecznego.

Przepisy dotychczasowe (§ 7 ust. 3) obniżały świadczenia z ubezpieczenia NW, jeżeli poszkodowany (nie kierujący pojazdem) w chwili wypadku był w stanie nietrzeźwym i nietrzeźwość ta miała wpływ na powstanie lub rozmiar szkody. Wy-

sokość kwoty, o jaką w tej sytuacji mogło nastąpić obniżenie świadczenia, zależała od stopnia winy poszkodowanego, przy czym świadczenie to nie mogło być obniżone o kwotę większą niż 25% pełnego świadczenia. Na przykład jeżeli przysługujące pełne świadczenie wyniosło 10.000 zł, a przyczynienie się nietrzeźwego poszkodowanego do powstania szkody ustalono na 15%, to kwota 10.000 zł ulegnie obniżeniu o 1.500 zł. W razie zaś przyczynienia się poszkodowanego do powstania szkody w 50% kwota 10.000 zł mogłaby być obniżona najwyżej o 25%, tzn. o 2.500 zł.

Przepisy § 10 ust. 3 nie uzależniają wysokości kwoty, o jaką należy obniżyć świadczenie w omawianych wyżej sytuacjach, od stopnia winy poszkodowanego, lecz stanowią, że jeżeli nietrzeźwość poszkodowanego (nie kierującego pojazdem) miała wpływ na powstanie lub rozmiar szkody, to przysługujące mu świadczenie obniża się o 25%. Obniżenie to nie dotyczy jednak kosztów leczenia, protezowania i przeszkolenia zawodowego oraz kosztów pogrzebu i sprowadzenia zwłok z zagranicy.

Według dotychczasowych przepisów (§ 8 ust. 1) na wypadek śmierci poszkodowanego świadczenie z tytułu ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków wynosiło:

- 20.000 zł w razie śmierci osoby w wieku powyżej 14 lat
- 10.000 zł w razie śmierci osoby w wieku od 7 do 14 lat
- 7.000 zł w razie śmierci osoby w wieku poniżej 7 lat.

Przepisy zaś § 11 ust. 1 omawianego rozporządzenia stanowią, że w razie śmierci poszkodowanego:

- w wieku powyżej 7 lat — świadczenie to wynosi 20.000 zł, a
- w wieku do 7 lat — wynosi ono 10.000 zł.

Pozostałe przepisy § 11 w zasadzie odpowiadają przepisom dotychczasowym (§ 8) z pewną tylko ich modyfikacją. W omawianym jednak § 11 ust. 2 pkt 2 wprowadzono nowy przepis, który stanowi, że zakład ubezpieczeń pokrywa koszty sprowadzenia zwłok z zagranicy nawet wtedy, gdy koszty te łącznie z kosztami pogrzebu przekroczą kwotę świadczenia przysługującego w razie śmierci poszkodowanego.

Dalsze przepisy dotyczące ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków, zawarte w §§ 12—15, zostały przeważnie recypowane z przepisów rozporządzenia z 1968 r. (§§ 10—13) z pewną ich modyfikacją. Przepisy te jednak nie wprowadzają merytorycznych zmian w stosunku do stanu prawnego obowiązującego do dnia 1 stycznia 1975 r.

III. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej

Przepisy zawarte w tym rozdziale omawianego rozporządzenia ujęte zostały w §§ 16—21. Jeśli chodzi o te przepisy, to należy zwrócić uwagę na następujące różnice między nimi a odpowiednimi przepisami rozporządzenia z 1968 r. (§§ 14—20):

1) zgodnie z § 16 ust. 2 i § 18 pkt 3 — z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zakład ubezpieczeń odpowiada za szkodę na osobie, która jest krajowcem dewizowym, także wówczas, gdy szkoda ta została wyrządzona w okolicznościach uzasadniających odpowiedzialność cywilną posiadacza lub kierowcy, których tożsamości nie ustalono lub nie zidentyfikowano pojazdu mechanicznego. Zakład ubezpieczeń nie odpowiada jednak za szkody rzeczowe powstałe w wyżej wskazanych okolicznościach.

Dotychczasowe przepisy (§ 16 pkt 3) wyłączały odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za szkody zarówno na osobie jak i za szkody rzeczowe wyrządzone przez posiadacza lub kierowcę pojazdu mechanicznego, których tożsamości nie ustalono;

2) dotychczasowa kwota franszyzy integralnej (§ 16 pkt 8) w wysokości 300 zł została podwyższona do kwoty 500 zł w § 13 pkt 8;

3) istotną zmianę w stosunku do rozporządzenia z 1968 r. zawiera § 20 ust. 4. Rozporządzenie bowiem z 1968 r., regulując sprawę dochodzenia roszczeń z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń (§ 18 ust. 1 i ust. 3), nie wymagało, by osoba dochodząca tych roszczeń była obowiązana przed wystąpieniem na drogę sądową lub arbitrażową zgłosić te roszczenia do zakładu ubezpieczeń. W związku z tym poszkodowani wskutek ruchu pojazdów mechanicznych niejednokrotnie wytaczali przeciwko zakładowi ubezpieczeń procesy o odszkodowanie bez uprzedniego zgłoszenia swych roszczeń temu zakładowi. Powodowało to bardzo często przedłużenie postępowania, ponieważ wobec niezgłoszenia szkody zakład ubezpieczeń dowiadywał się o jej powstaniu dopiero z otrzymanego z sądu (arbitrażu) pozwu. Było to niekorzystne dla poszkodowanego także z tego względu, że zakład ubezpieczeń, nie wiedząc o wypadku spowodowanym ruchem pojazdu mechanicznego, nie mógł przeprowadzić odpowiedniego dochodzenia i ustalić, czy poszkodowany w tym wypadku doznał szkody na osobie, uzasadniającej wypłatę świadczenia z tytułu ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków. Świadczenie zaś z tytułu tego ubezpieczenia zakład ubezpieczeń obowiązany był wypłacić nie czekając na wynik postępowania w sprawie ustalenia odpowiedzialności cywilnej za dany wypadek (§ 13 ust. 1 rozp. z 1968 r.).

Rozporządzenie z 1974 r. zmieniło ten niekorzystny stan rzeczy przez wprowadzenie w § 20 ust. 4 przepisu, w myśl którego dochodzenie roszczeń od zakładu ubezpieczeń w drodze sądowej (arbitrażowej) może nastąpić nie wcześniej niż po upływie 30 dni od dnia zgłoszenia roszczenia zakładowi ubezpieczeń. Umożliwi to ubezpieczycielowi przeprowadzenie przynajmniej wstępnego dochodzenia dotyczącego zgłoszonego wypadku, a w razie ustalenia, że poszkodowanemu przysługuje świadczenie z tytułu ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków — przyspieszenie wypłaty tego świadczenia lub jego bezspornej części. Zgodnie bowiem z przepisami § 15 ust. 3 rozporządzenia zakład ubezpieczeń wypłaca świadczenie z NW bez oczekiwania na wynik postępowania w sprawie ustalenia odpowiedzialności cywilnej za nieszczęśliwy wypadek.

Przepisy dotychczasowe regulujące dochodzenie roszczeń regresowych od kierowcy pojazdu mechanicznego (§ 17) oraz sposób rozliczenia świadczenia z tytułu ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków z odszkodowaniem z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (§ 20) zostały recypowane przez rozporządzenie z 1974 r. w § 19 i § 21.

W związku ze zmianą trybu postępowania w sprawach o roszczenie odszkodowawcze z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza (kierowcy) pojazdu mechanicznego orzeczenie SN z dnia 4 października 1965 r. II CR 296/65 (OSPiKA 1966, z. 9, poz. 206) pozostaje aktualne w odniesieniu do spraw wynikłych wskutek wypadków w komunikacji, które wydarzyły się do dnia 1 stycznia 1975 r. W orzeczeniu tym bowiem Sąd Najwyższy wyraził pogląd, że powództwo o roszczenie odszkodowawcze może być wytoczone przeciwko zakładowi ubezpieczeń bez konieczności uprzedniego zgłoszenia szkody do tego zakładu.

17. Ubezpieczenia auto-casco

Na podstawie ogólnych warunków dobrowolnego ubezpieczenia auto-casco² (§ 2 pkt 1--3), obowiązujących do dnia 31 grudnia 1974 r.³, mogły być ubezpieczone

² Przytoc. omówił wyżej w przypisie 1.

³ Powyższe ogólne warunki zostały uchylone z tą właśnie datą.

pojazdy podlegające przepisom o rejestracji pojazdów samochodowych, a mianowicie: samochody osobowe i ciężarowe, motocykle, skutery, ciągniki o cechach konstrukcyjnych umożliwiających szybkość powyżej 20 km na godzinę i pojazdy o szybkości do 20 km na godzinę przeznaczone do przewozu ludzi albo ładunków lub ciągnięcia przyczep oraz przyczepy i naczepy do wyżej wymienionych pojazdów. Ponadto mogły być także ubezpieczone motorowery oraz rowery i wózki rowerowe, wyposażone w pomocniczy silnik o pojemności do 50 cm³ i szybkości do 40 km na godzinę.

Wprowadzone omawianym rozporządzeniem obowiązkowe ubezpieczenie auto-casco nie obejmuje wszystkich pojazdów podlegających obowiązkowemu ubezpieczeniu następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane ruchem pojazdów mechanicznych. Jak bowiem wynika z § 1 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia, obowiązkowe ubezpieczenie auto-casco obejmuje tylko zarejestrowane pojazdy samochodowe będące w posiadaniu osób fizycznych i jednostek gospodarki nie uspołecznionej, przy czym objęcie tym ubezpieczeniem wymienionych wyżej pojazdów zostało uzależnione od okresu ich używania.

Zgodnie z przepisami § 22 ust. 1 obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco są objęte:

- 1) samochody osobowe używane w celach zarobkowych przez okres nie dłuższy niż dziesięć lat oraz samochody osobowe używane wyłącznie w celach niezarobkowych przez okres nie dłuższy niż piętnaście lat,
- 2) autobusy, samochody ciężarowe i ciągniki używane przez okres nie dłuższy niż dziesięć lat,
- 3) przyczepy dołączone do pojazdów wyżej wymienionych pod pkt 2.

Omawiane ubezpieczenie nie obejmuje więc przyczep dołączonych do samochodów osobowych.

Okres używania pojazdów liczy się od daty ich produkcji.

W myśl § 22 ust. 2 odpowiedzialnością zakładu ubezpieczeń są objęte szkody powstałe wskutek:

- 1) nagłego działania siły mechanicznej w momencie zetknięcia się pojazdu z przedmiotem znajdującym się poza tym pojazdem,
- 2) powodzi, zatopienia, piorunu, pożaru, wybuchu lub gradobicia — niezależnie od miejsca ich powstania,
- 3) nagłego działania czynnika termicznego lub chemicznego pochodzącego z zewnątrz pojazdu,
- 4) kradzieży lub rabunku pojazdu albo jego części oraz użycia pojazdu bez zgody jego posiadacza,
- 5) umyślnego uszkodzenia pojazdu przez osoby trzecie, przy czym za osoby trzecie nie uważa się osób, którym posiadacz powierzył obsługę lub nadzór nad pojazdem, oraz osób bliskich wymienionych w § 3 pkt 5 rozporządzenia,
- 6) uszkodzenia lub zniszczenia pojazdu w związku z przewozem osób, którym ma być udzielona pomoc lekarska.

Zgodnie z § 23 zakład ubezpieczeń ponosi odpowiedzialność za szkody powstałe wskutek kradzieży pojazdu albo użycia go bez zgody posiadacza tylko wówczas, gdy pojazd był zabezpieczony przez wyjęcie kluczyka od zapłonu, a jeżeli pojazd ma drzwi — ponadto przez zamknięcie kluczem drzwi pojazdu. Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za kradzież części pojazdu jest uwarunkowana tym, żeby te części były trwale przymocowane do pojazdu lub przechowywane wraz z pojazdem w zamkniętym pomieszczeniu.

Przytoczone wyżej przepisy zostały w zasadzie recypowane z ogólnych warunków ubezpieczeń auto-casco (§ 3 i § 6) z redakcyjnymi tylko zmianami. Nowym jednak

przepisem jest postanowienie § 22 w pkt 6, który nie ma odpowiednika w przepisach dotychczasowych.

Paragraf 24 ogranicza odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń, wyłącza bowiem z ubezpieczenia szkody:

- 1) powstałe podczas prowadzenia pojazdu przez osobę nie posiadającą odpowiedniego prawa jazdy, jeżeli posiadacz pojazdu o tym wiedział lub powinien był wiedzieć,
- 2) spowodowane przez posiadacza lub upoważnionego przez niego kierowcę umyślnie lub w stanie nietrzeźwości,
- 3) spowodowane przez posiadacza lub upoważnionego przez niego kierowcę wskutek rażącego niedbalstwa, chyba że w danych okolicznościach zapłata świadczenia odpowiada zasadom współżycia społecznego,
- 4) polegające na uszkodzeniu lub zniszczeniu ogumienia, chyba że powstały jednocześnie z uszkodzeniem lub zniszczeniem innej części pojazdu, za które zakład ubezpieczeń ponosi odpowiedzialność,
- 5) powstałe w materiałach pędnych i płynach chłodzących silnik,
- 6) powstałe wskutek czynności wykonywanych przez posiadacza (kierowcę) pojazdu lub osobę przez niego upoważnioną albo przez zakład naprawczy w związku z konserwacją i naprawą pojazdu, chyba że szkoda powstała wskutek ognia, wybuchu, niezbędnych prób technicznych po dokonaniu naprawy, jak również wskutek kradzieży lub rabunku pojazdu przez osobę nie zatrudnioną przez zakład naprawczy,
- 7) powstałe wskutek normalnych wstrząsów pojazdu podczas jazdy, spowodowanych nierównością nawierzchni jezdni, oraz normalnej eksploatacji pojazdu,
- 8) powstałe podczas jazd wyścigowych i konkursowych oraz treningów do takich jazd, jak również podczas użycia pojazdu jako rekwizytu filmowego.

Przepisy włączające odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń w wymienionych wyżej wypadkach są — z pewnymi zmianami — odpowiednikami postanowień dotychczasowych ogólnych warunków ubezpieczenia (§ 4, § 5 i § 6). Nowe zaś brzmienie nadano postanowieniom § 24 w pkt 3 i 6.

Poza omówionymi wyżej zasadami obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco rozdział IV rozporządzenia zawiera ważniejsze następujące przepisy:

Paragraf 25 stanowi, że w razie całkowitego zniszczenia, kradzieży lub rabunku bądź utraty pojazdu z przyczyn określonych w § 22 ust. 2 albo gdy koszt naprawy uszkodzonego pojazdu przekracza jego wartość w dniu wypadku — wysokość szkody ustala się przez odjęcie od wartości pojazdu w dniu wypadku wartości pozostałości, zmniejszonej o poniesione przez posiadacza koszty rozmontowania. Na przykład wartość pojazdu w dniu wypadku wynosi 30.000 zł, wartość pozostałości — 10.000 zł, a koszt rozmontowania — 3.000 zł. Wysokość szkody wyniesie wówczas: $10.000 \text{ zł} - 3.000 \text{ zł} = 7.000 \text{ zł}$; $30.000 \text{ zł} - 7.000 \text{ zł} = 23.000 \text{ zł}$. Według przepisów dotychczasowych (§ 15) wysokość szkody ustalało się przez odjęcie od wartości pojazdu w dniu wypadku tylko wartości pozostałości bez uwzględnienia kosztów rozmontowania (wynosiła więc ona w naszym przykładzie: $30.000 \text{ zł} - 10.000 \text{ zł} = 20.000 \text{ zł}$).

Zgodnie z § 26 ust. 2 zakład ubezpieczeń pokrywa koszt użytych do naprawy pojazdu ulepszonych i zmodernizowanych nowych części lub zespołów, których przed wypadkiem pojazd nie miał, jeżeli naprawienie pojazdu bez tych części lub zespołów jest niemożliwe.

Przepisy § 27 regulują postępowanie wtedy, gdy szkoda objęta ubezpieczeniem powstała za granicą. Z przepisów tych wynika, że:

- 1) naprawa pojazdu uszkodzonego za granicą powinna być przeprowadzona w Pol-

sce, chyba że zakład ubezpieczeń lub jego zagraniczny przedstawiciel wyraził zgodę na dokonanie naprawy za granicą,

- 2) jeżeli pojazd został utracony lub zniszczony za granicą albo na podstawie decyzji zakładu ubezpieczeń lub jego zagranicznego przedstawiciela pojazd taki jest transportowany do Polski, to zakład ubezpieczeń pokrywa wówczas koszty przejazdu zastępczym środkiem lokomocji z miejsca wypadku do miejsca stałego zamieszkania w Polsce kierowcy i pasażerów, którzy razem z nim wyjechali z Polski w celu odbycia wspólnej podróży. Koszty te ustala się w wysokości cen biletów drugiej klasy pociągu pośpiesznego bez opłaty za miejsce sypialne

W myśl § 29 wysokość szkody ustala się przy uwzględnieniu obowiązujących w handlu detalicznym cen nowych pojazdów i części zamiennych oraz cen usług naprawczych ustalonych w obowiązującym trybie. Jeżeli jednak uszkodzony pojazd naprawiono za granicą, wysokość szkody ustala się na podstawie cen obowiązujących w miejscu naprawy.

Przepisy § 30 regulują sprawę udziału własnego posiadacza pojazdu w pokryciu szkody oraz zakreślają granicę odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń za szkody objęte ubezpieczeniem auto-casco. Zgodnie z tymi przepisami z ustalonej kwoty szkody całkowitej lub częściowej potrąca się udział własny posiadacza pojazdu w pokryciu szkody. Udziału własnego nie potrąca się jednak w razie uszkodzenia lub zniszczenia pojazdu w związku z przewozem osób, którym ma być udzielona pomoc lekarska, o czym mowa w § 22 pkt 6 rozporządzenia.

Odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia auto-casco nie może być wyższe niż 200.000 zł.

Na podstawie delegacji zawartej w § 30 ust. 3 Minister Finansów określił wysokość udziału własnego posiadacza pojazdu w szkodzie zarządzeniem z dnia 21 grudnia 1974 r. w sprawie taryfy składek za obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne (M. P. Nr 42, poz. 260).

Zgodnie z § 31 świadczenie z tytułu ubezpieczenia auto-casco wypłaca się nie czekając na wynik postępowania w sprawie ustalenia odpowiedzialności cywilnej za dany wypadek. W związku z tym przepisem należy wyjaśnić, że gdy szkoda w objętym obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco samochodzie powstała wskutek np. potrącenia go przez inny pojazd mechaniczny, to posiadacz uszkodzonego samochodu otrzymuje odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia auto-casco. Jeżeli przeprowadzone przez zakład ubezpieczeń dochodzenie ustali, że za wyrządzoną szkodę odpowiada posiadacz lub kierowca tego innego pojazdu, to wówczas wypłaconym odszkodowaniem należy obciążyć konto sprawcy szkody, wobec czego poszkodowany nie utraci prawa do obniżki składki przewidzianej przepisami cyt. wyżej zarządzenia Ministra Finansów.

Sprawę roszczeń regresowych zakładu ubezpieczeń z tytułu wypłaty świadczenia z auto-casco regulują przepisy § 33. W myśl tych przepisów roszczenia poszkodowanego przeciwko sprawcy szkody przechodzą z mocy prawa na zakład ubezpieczeń do wysokości zapłaconego świadczenia — z wyjątkiem roszczeń posiadacza pojazdu przeciwko:

- 1) osobom bliskim, chyba że sprawca wyrządził szkodę umyślnie,
- 2) kierowcy lub zatrudnionemu pracownikowi, chyba że wyrządził on szkodę umyślnie, w stanie nietrzeźwości lub użył pojazdu bez zgody posiadacza.

Roszczenia regresowe zakładu ubezpieczeń podlegają ograniczeniu, o którym mowa w § 19 ust. 2 rozporządzenia.

Posiadacze pojazdów samochodowych objętych obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco mogą rozszerzyć zakres tego ubezpieczenia przez:

- podwyższenie granicy odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń powyżej 200.000 zł,
- obniżenie minimalnego udziału własnego w szkodzie do 2.000 zł,
- zniesienie udziału własnego posiadacza pojazdu w szkodach powstałych na terenie państw członkowskich RWPG,
- objęcie ubezpieczeniem szkód powstałych w czasie jazd wyścigowych i konkursowych oraz treningów do takich jazd.

Takie rozszerzenie zakresu ubezpieczenia następuje przez zawarcie dodatkowej dobrowolnej umowy na warunkach przewidzianych dla obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco i za zapłatą dodatkowej składki.

V. Obowiązki posiadacza pojazdu mechanicznego oraz innych osób i organów

Przepisy tego rozdziału zostały recypowane z rozporządzenia z 1968 r. z pewną ich modyfikacją i zmianami spowodowanymi tym, że przepisy te stosują się do wszystkich trzech rodzajów obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (NW, OC i AC). Przepisy §§ 34—36 są w zasadzie odpowiednikami przepisów dotychczasowych (§§ 21—23), przy czym należy zwrócić uwagę na następujące nowe postanowienia.

Zgodnie z § 35 ust. 2 pkt 2 i 3 posiadacz pojazdu lub kierowca powinien w miarę możliwości zapobiec zwiększeniu się szkody, a w razie uszkodzenia pojazdu umieścić go w zabezpieczonym miejscu lub zabezpieczyć pojazd na miejscu wypadku, nie dokonywać w uszkodzonym pojeździe żadnych zmian i nie oddawać go do naprawy do czasu oględzin przez przedstawiciela zakładu ubezpieczeń, chyba że zakład nie dokonał oględzin w ciągu siedmiu dni od daty otrzymania zawiadomienia o wypadku. Ustęp 5 cyt. wyżej paragrafu nakłada na posiadacza obowiązek udzielenia wszelkiej pomocy przy dochodzeniu roszczeń przeciwko sprawcy szkody w związku z wypłatą poszkodowanemu świadczenia, a w szczególności przez udzielenie informacji i dostarczenie dowodów.

O wypadku z ofiarami w ludziach, a także o kradzieży, rabunku ubezpieczonego pojazdu i o wypadku powstałym w okolicznościach nasuwających przypuszczenie, że popełniono przestępstwo, posiadacz (kierowca) i osoba zgłaszająca roszczenie powinni niezwłocznie zawiadomić MO, a gdy wypadek nastąpił za granicą — odpowiednie organy tego kraju, zgodnie mianowicie z § 35 ust. 3 (§ 22 ust. 2 rozp. z 1968 r.).

Przepisy § 36 określają obowiązki granicznych urzędów celnych co do kontroli ważności dokumentów ubezpieczonych pojazdów zarejestrowanych za granicą oraz wjeżdżających do Polski i z niej wyjeżdżających (§ 21 ust. 4 rozp. z 1968 r.), jak również zobowiązują właściwe organy administracji państwowej do udostępnienia zakładowi ubezpieczeń danych dotyczących zarejestrowanych pojazdów. Ponadto przepisy cytowanego paragrafu zobowiązują organy sądowe, prokuratorskie, MO, WSW oraz inne organy administracji państwowej, które ustalają okoliczności wypadku, zbierają i zabezpieczają dowody, do udzielania zakładowi ubezpieczeń informacji i udostępniania materiałów, niezbędnych do ustalenia okoliczności wypadku i rozmiaru świadczenia zakładu ubezpieczeń. Organy MO zostały zobowiązane do zawiadamiania najbliższej jednostki organizacyjnej zakładu ubezpieczeń o każdym wypadku, spowodowanym ruchem pojazdu mechanicznego, z ofiarami w ludziach.

VI. Ustalenie świadczeń i ich wypłata

Przepisy tego rozdziału są analogiczne do przepisów dotychczasowych (§§ 23 i 24) z tą zmianą, że zgodnie z § 38 ust. 5 zakład ubezpieczeń zwraca w całości

poniesione przez posiadacza lub kierowcę pojazdu samochodowego koszty zapobieżenia zwiększaniu się szkody, jeżeli te koszty są uzasadnione okolicznościami danego wypadku. Wymienione wyżej koszty są zwracane niezależnie od świadczenia za zniszczony lub uszkodzony pojazd samochodowy.

Przepisy rozporządzenia z 1968 r. regulujące sprawę ustalenia procentu trwałego inwalidztwa poszkodowanego oraz tryb powoływania lekarzy orzekających i ich wynagrodzenia (§ 9 ust. 2 i 4) zostały zmienione i zamieszczone w § 40 ust. 1, w myśl którego Ministrowie Zdrowia i Opieki Społecznej oraz Finansów określają:

- 1) zasady orzekania w sprawach ustalenia następstw nieszczęśliwych wypadków⁴,
- 2) tryb ustanowienia lekarzy orzekających oraz stawki ich wynagrodzenia za orzeczenia i opinie,
- 3) tryb kierowania poszkodowanych na badania lekarskie,
- 4) zasady współdziałania społecznych zakładów służby zdrowia z zakładem ubezpieczeń.

W związku z objęciem obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco pojazdów samochodowych wymienionych w omawianym rozporządzeniu przepisy § 40 ust. 2 zobowiązują Ministra Finansów do określenia w porozumieniu z Ministrem Komunikacji zasad ustalania wartości pojazdu w dniu wypadku i wartości pozostałości oraz zakres wyposażenia objętego ubezpieczeniem auto-casco.

VII. Przepisy końcowe

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 kwietnia 1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. z 1968 r. Nr 15, poz. 89 i z 1971 r. Nr 11, poz. 108) zostało uchylone przepisami § 41, z tym zastrzeżeniem, że przepisy dotychczasowe stosuje się do wypadków spowodowanych ruchem pojazdów mechanicznych, które wydarzyły się przed dniem wejścia w życie omawianego rozporządzenia.

W związku z objęciem obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco, przepisy § 42 regulują zasady stosowania nowych przepisów do posiadaczy pojazdów, którzy w dniu wejścia w życie obecnego rozporządzenia mają zawarte z zakładem ubezpieczeń umowy ubezpieczenia auto-casco na podstawie dotychczasowych dobrowolnych warunków ubezpieczeń. Zgodnie z cytowanym przepisem odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco rozpoczyna się z upływem określonego w tych umowach bieżącego okresu ubezpieczenia.

Co się tyczy umów zawartych w związku z nabyciem pojazdu na warunkach kredytowych, odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco rozpoczyna się z upływem okresu, za który została opłacona składka.

VIII. Przepisy wykonawcze i związkowe

I. Cytowane wyżej zarządzenie Ministra Finansów z dnia 21.XII.1974 r. w sprawie składek za obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne (M.P. Nr 42, poz. 260) zawiera m. in. następujące przepisy, na które należy zwrócić uwagę:

1. Posiadaczowi samochodu osobowego, który w okresie ostatnich 2 lat kalendarzowych nie otrzymał świadczenia z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia

⁴ Patrz: Obwieszczenie Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 18.XII.1974 r. w sprawie tabeli norm ustalania trwałego inwalidztwa wypadkowego (Dz. Urz. Ministerstwa Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 25 lutego 1975 r. Nr 1, poz. 1).

auto-casco ani nie był sprawcą wypadku, za który PZU wypłacił świadczenie z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, przysługuje za następny rok kalendarzowy obniżka w wysokości 20% składki podstawowej (§ 5 ust. 1).

2. Posiadacz samochodu osobowego nie korzystający z obniżki składki, który w ciągu roku kalendarzowego otrzymał świadczenie z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia AC lub był sprawcą wypadku, w związku z którym PZU wypłacił świadczenie z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC — opłaca za następny rok kalendarzowy składkę zwiększoną:

- 1) o 20% składki podstawowej, jeżeli otrzymał świadczenie lub był sprawcą dwóch wypadków,
- 2) o 50% składki podstawowej, jeżeli otrzymał świadczenie lub był sprawcą więcej niż dwóch wypadków (§ 5 ust. 2).

Powyższej obniżki lub dodatków do składki nie stosuje się do szkód wymienionych w § 22 ust. 2 pkt 2—6 rozporządzenia z 1974 r., jak również do szkód spowodowanych w okolicznościach uzasadniających wyłączoną odpowiedzialność posiadacza lub kierowcy, których tożsamości nie ustalono ani nie zidentyfikowano pojazdu mechanicznego (§ 5 ust. 3). Z 50% obniżki składki korzystają inwalidzi wymienieni w § 10 zarządzenia, a z 15% — pracownicy i emeryci oraz renciści zakładów ubezpieczeń (§ 11 zarządzenia).

- II. Ogólne warunki ubezpieczenia auto-casco z 1967 r. zostały uchylone ogólnymi warunkami ubezpieczenia od uszkodzeń pojazdów samochodowych (auto-casco) jednostek gospodarki nie uspołecznionej, zatwierdzonymi decyzją Ministra Finansów Nr Fr. GSU/4031-195/74 z dnia 30.XII.1974 r.; te nowe warunki ubezpieczenia obowiązują od dnia 1 stycznia 1974 r.

Ograniczony objętościowo zakres niniejszego artykułu nie pozwala na szersze omówienie wyżej wymienionych warunków. Należy jednak wyjaśnić, że na podstawie tych o.w.u. może być zawarta dobrowolna umowa ubezpieczenia auto-casco pojazdów samochodowych należących do osób fizycznych i jednostek gospodarki nie uspołecznionej, a nie objętych obowiązkowym ubezpieczeniem AC.

IX. Wybór orzeczeń Sądu Najwyższego w sprawach wypadków spowodowanych ruchem pojazdów mechanicznych, opublikowanych w latach 1973—1974 w OSNCP i OSPiKA

Przytoczone niżej orzecznictwo, interpretujące przepisy obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w sprawach wynikłych wskutek ruchu pojazdów mechanicznych, zostało wydane pod rządą rozporządzenia z 1968 r. (Dz. U. Nr 15, poz. 89). Orzecznictwo to pozostało aktualne także po wejściu w życie rozporządzenia z 1974 r. (Dz. U. Nr 46, poz. 274).

1. Do roszczeń z tytułu wypadku spowodowanego przez pojazd mechaniczny w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 25 kwietnia 1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych⁵ (Dz. U. Nr 15, poz. 89), dochodzonych przeciwko Państwowemu Zakładowi Ubezpieczeń z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, nie mają zastosowania terminy z art. 11 ust. 3 i art. 12 ustawy z dnia 2 grudnia 1958 r. o ubezpieczeniach majątkowych i osobowych (Dz. U. Nr 72, poz. 357); roszczenia z tego tytułu przedawniają się w terminach przewidzianych w art. 442 k.c.

Uchwała SN z dnia 18 maja 1972 r. III CZP 21/72, OSNCP z 1973 r. nr 1, poz. 3.

⁵ Obecnie rozp. RM z dnia 28 listopada 1974 r., Dz. U. Nr 46, poz. 274.

2. Przepis § 4 ust. 2 pkt 1⁶ rozporządzenia RM z dnia 24 kwietnia 1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 15, poz. 89), który mówi w sposób równorzędny o pojeździe mechanicznym będącym „w posiadaniu” lub „w dyspozycji” zakładu pracy, obejmuje swą hipotezą te wszystkie stany faktyczne, które dają faktyczne władztwo nad pojazdem jak przy posiadaniu, choćby nie odpowiadały one ustawowej definicji posiadania.

Orzeczenie SN z dnia 13 sierpnia 1971 r. III CRN 248/71, OSPiKA z 1973 r. z. 2, poz. 27 — z głosem aprobującą J. Broła.

3. Przy ocenie wymagalności roszczeń w stosunku do PZU z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego miarodajne są przepisy i zasady prawa cywilnego dotyczące odpowiedzialności posiadacza pojazdu i wymagalności roszczeń w stosunku do niego.

Orzeczenie SN z dnia 3 maja 1972 r. I CR 57/72, OSPiKA z 1973 r. z. 4, poz. 78

4. W razie zbiegu wypadku przy pracy i wypadku komunikacyjnego spowodowanego ruchem pojazdu mechanicznego będącego w posiadaniu lub dyspozycji zakładu pracy, który zatrudnił poszkodowanego i sprawcę szkody, Państwowy Zakład Ubezpieczeń z mocy § 4 ust. 2 pkt 1⁷ rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 kwietnia 1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 15, poz. 89) zwolniony jest od odpowiedzialności za szkodę, której wyrównania poszkodowany może dochodzić od jej sprawcy na zasadach ogólnych (art. 415 k.c.).

Uchwała SN z dnia 15 czerwca 1973 r. III PZP 19/73, OSNCP z 1974 r. nr 1, poz. 5.

5. Kierowcy pojazdu mechanicznego (lub jego rodzinie), który wskutek swego stanu nietrzeźwości spowodowanego spożyciem alkoholu uległ wypadkowi i doznał szkody, nie przysługuje roszczenie odszkodowawcze przeciwko innym osobom z tego tytułu, że wspólnie z nim spożywały alkohol bądź nie przeciwdziałały jego spożywaniu przez poszkodowanego. Takie bowiem zachowanie się tych osób, jakkolwiek naganne, nie zwalnia kierowcy od przestrzegania przez niego podstawowego obowiązku, jakim jest wymaganie trzeźwości, i nie stanowi źródła jego roszczeń odszkodowawczych dochodzonych w związku ze szkodą wywołaną wyłącznie uchybieniem przez niego temu obowiązkowi.

Orzeczenie SN z dnia 11 lipca 1973 r. I PZ 10/73, OSNCP z 1974 r. nr 3, poz. 57.

6. Sąd powszechny nie jest związany błędnym zakwalifikowaniem przez komisję powypadkową zdarzenia jako wypadku przy pracy. Przepis § 4 ust. 2 pkt 1⁸ rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 kwietnia 1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 15, poz. 89) wyłącza odpowiedzialność PZU jedynie za wypadki komunikacyjne mające charakter wypadku przy pracy, natomiast w ramach tego rozporządzenia PZU odpowiada za wypadki samochodowe będące wypadkami w drodze z domu do pracy lub z pracy do domu.

Orzeczenie SN z dnia 25 lipca 1973 r. III PRN 35/73, OSNCP z 1974 r. nr 5, poz. 95 oraz OSPiKA z 1974 r. z. 4, poz. 25 — z głosem J. Broła.

7. Państwowy Zakład Ubezpieczeń nie jest zwolniony od odpowiedzialności z z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności kierowcy pojazdu mechanicznego będącego w posiadaniu lub dyspozycji jednostki wojskowej (niezależnie od ewentualnej odpowiedzialności PZU za posiadacza pojazdu), jeżeli prawo-

⁶ Por. § 6 rozp. RM z dnia 28 listopada 1974 r., cyt. w przypisie 5.

⁷ Por. § 5 ust. 2 rozp. RM z dnia 28 listopada 1974 r., cyt. w przypisie 5.

⁸ Por. § 5 ust. 2 rozp. RM z dnia 28 listopada 1974 r., cyt. w przypisie 5.

mocną decyzją organów wojskowych odmówiono poszkodowanemu żołnierzowi lub członkom jego rodziny świadczeń pieniężnych, które w myśl przepisów szczególnych miałyby stanowić wynagrodzenie w stosunku do jednostki wojskowej wszelkich szkód wynikłych dla poszkodowanego.

Orzeczenie SN z dnia 19 maja 1972 r. II CR 117/72, OSPiKA z 1974 r. z. 6, poz. 120 — z glosą aprobującą Z. Szymańskiego.

8. Powództwo przeciwko zakładowi ubezpieczeń o odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego, oparte na przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 kwietnia 1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych⁹ (Dz. U. Nr 15, poz. 89), można wytoczyć przed sąd, w którego okręgu nastąpił wywołujący szkodę wypadek komunikacyjny (art. 35 k.p.c.).

Orzeczenie SN z dnia 1 października 1973 r. I CZ 136/73, OSNCP z 1974 r. nr 6, poz. 114.

9. W razie gdy poszkodowany, który przyczynił się do powstania szkody i któremu przyznano świadczenie z obowiązkowego ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków, dochodzi odszkodowania od posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego z tytułu ich odpowiedzialność cywilnej oraz od Państwowego Zakładu Ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, odszkodowanie przysługujące mu od tych osób określa się w ten sposób, że najpierw zmniejsza się odpowiednio obowiązek naprawienia szkody (art. 362 k.c.), po czym od tak ustalonej sumy odlicza się świadczenie przyznane poszkodowanemu z obowiązkowego ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków (§ 20¹⁰ rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 kwietnia 1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, Dz. U. Nr 15, poz. 89).

Uchwała składu siedmiu sędziów SN z dnia 9 marca 1974 r. III CZP 75/73, OSNCP z 1974 r. nr 7—8, poz. 123.

10. Na podstawie § 14¹¹ ogólnych warunków ubezpieczenia od uszkodzeń pojazdów samochodowych (auto-casco) jednostek gospodarki nie uspołecznionej, zatwierdzonych decyzją Ministra Finansów nr BP/RMU/6001/282/67 z dnia 23 grudnia 1967 r., w razie nadającego się do naprawy uszkodzenia samochodu marki „Syrena” model 104 uwzględnia się przy ustalaniu wysokości szkody — w razie konieczności wymiany uszkodzonych lub zniszczonych części — koszty nabycia nowych części zamiennych do samochodu marki „Syrena” model 105, jeżeli nabycie takich części do samochodu „Syrena” model 104 jest niemożliwe.

Uchwała SN z dnia 5 kwietnia 1974 r. III CZP 10/74, OSNCP z 1974 r. nr 12, poz. 207.

X. Bibliografia (wybór)

- M. Domagała: Zakres stosowania i efektywności obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w PRL, Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego 1972 (nie publikowana praca doktorska).
- T. Ereciński: Sądowe dochodzenie roszczeń z tytułu ubezpieczeń samochodowych, Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego 1974 (nie publikowana praca doktorska).

⁹ Obecnie rozp. RM z dnia 28 listopada 1974 r., cyt. w przypisie 5.

¹⁰ Por. § 21 rozp. RM z dnia 28 listopada 1974 r., cyt. w przypisie 5.

¹¹ Por. § 26 ust. 2 rozp. RM z dnia 28 listopada 1974 r., cyt. w przypisie 5.

- S. Garlicki: Odpowiedzialność cywilna za nieszczęśliwe wypadki, Wydawnictwo Prawnicze 1971.
- K. Karśnicki, J. Ławrynowicz: Prawo ubezpieczeń gospodarczych, Wydawnictwo Prawnicze 1969.
- Z. K. Nowakowski, A. Wąsiewicz: Prawo ubezpieczeń majątkowych i osobowych, PWN 1973.
- W. Warkalło: Odpowiedzialność odszkodowawcza, PWN 1972.
- A. Wąsiewicz: Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązku ubezpieczenia, Wydawnictwo Prawnicze 1969.

EUGENIUSZ KOWALEWSKI

W sprawie odpowiedzialności PZU za wypadki komunikacyjne (przyczynek do dyskusji)

W dziedzinie odpowiedzialności za wypadki komunikacyjne obowiązujące przepisy prawne zmierzają do zastąpienia odpowiedzialności sprawczej posiadacza (kierowcy) pojazdu mechanicznego odpowiedzialnością gwarancyjną PZU. Sąd długotrwały spór, czy w takiej sytuacji odpowiedzialność PZU i posiadacza (kierowcy) pojazdu jest odpowiedzialnością solidarną, czy też „in solidum” — jest w dużej mierze bezprzedmiotowy.

Zagadnienie, czy odpowiedzialność posiadacza (kierowcy) pojazdu mechanicznego za szkodę wyrządzoną ruchem tego pojazdu i odpowiedzialność PZU z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego OC¹ jest odpowiedzialnością solidarną, czy też odpowiedzialnością *in solidum*, nie zostało dotychczas w sposób zadowalający rozstrzygnięte². Brak też jak dotychczas próby rozważenia, czy ze względu na nowatorski charakter rozwiązania, jakie przynosi rozporządzenie z 1974 r., celowe jest wtłaczanie go w tradycyjne konstrukcje odpowiedzialności solidarnej, czy też odpowiedzialności *in solidum*.

Zagadnienie to wiąże się ściśle ze skomplikowanym problemem rozgraniczenia wymienionych rodzajów odpowiedzialności, należącym do bardziej spornych tak

¹ Rozporządzenie RM z dnia 28.XI.1974 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 46, poz. 274), nazywane tu w dalszym ciągu „rozporządzeniem z 1974 r.”

² Problem ten był żywo dyskutowany pod rządem poprzednio obowiązującego rozporządzenia RM z dnia 24.IV.1968 r. (Dz. U. Nr 15, poz. 89; zm.: Dz. U. z 1971 r. Nr 11, poz. 108), niemniej jednak zachował on pełną aktualność, ponieważ obowiązujące obecnie rozporządzenie z 1974 r. kwestii charakteru odpowiedzialności PZU i posiadacza (kierowcy) pojazdu mechanicznego za szkodę wyrządzoną wypadkiem komunikacyjnym również nie przesądziło. W tej sytuacji pełną aktualność zachowują dotychczasowe poglądy doktryny na ten temat, a także orzecznictwo SN. Por. w tej kwestii: S. Garlicki: Odpowiedzialność cywilna za nieszczęśliwe wypadki, Warszawa 1971, s. 227; J. Ławrynowicz: Odpowiedź na pytanie prawne, „Palestra” nr 7/1969, s. 65—67; T. Ereciński: Problemy procesowe na tle dochodzenia roszczeń z tytułu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, „Palestra” nr 6/1971, s. 25 i nast.