

# Janusz Ławrynowicz

---

## Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne według rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30.XI.1981 r. (Dz. U. nr 30, poz. 166)

---

Palestra 26/6-7(294-295), 38-47

---

1982

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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Rada adwokacka lub zespół adwokacki, zwalniając danego adwokata, wyznaczy innego adwokata.<sup>21</sup>

Niedopuszczalne jest także cofnięcie zwolnienia od kosztów sądowych po prawomocnym zakończeniu sprawy. Sąd może cofnąć zwolnienie od kosztów sądowych tylko wówczas, gdy okaże się, że okoliczności, które zdecydowały o przyznaniu zwolnienia, nie istniały lub przestały istnieć, natomiast niedopuszczalne jest cofnięcie zwolnienia oparte na tym, że sąd inaczej ocenia te same okoliczności (*vide*: orzec. SN z dnia 10.VIII.1963 r. II CZ 277/63, OSNCP 1964, poz. 252). Okoliczność, że sąd nie rozpoznał wniosku o zwolnienie strony od kosztów sądowych i o ustanowienie dla niej adwokata przed zawarciem przez strony ugody sądowej, nie powoduje bezskuteczności tej ugody, choćby wniosek ten przed prawomocnym zakończeniem postępowania został następnie uwzględniony.

O przyznaniu i cofnięciu sądowego zwolnienia od kosztów sądowych i ustanowienia adwokata, jak również o włożeniu na stronę obowiązku zapłaty kosztów sąd orzeka na posiedzeniu niejawnym lub na rozprawie przez wydanie stosownego postanowienia (art. 123 k.p.c.). Zażalenie przysługuje w takich wypadkach tylko na odmowę zwolnienia od kosztów sądowych lub cofnięcie zwolnienia oraz na odmowę ustanowienia lub jego odwołania (art. 394 § 1 pkt 2 k.p.c.). Nie przysługuje zaś zażalenie na postanowienie, w którym sąd przyznał zwolnienie od kosztów sądowych lub ustanowił adwokata. Zgłoszenie wniosku o zwolnienie od kosztów przerywa bieg przedawnienia.<sup>22</sup>

W świetle art. 124 k.p.c. wniesienie wniosku o zwolnienie od kosztów sądowych lub ustanowienie adwokata, jak również wniesienia środka odwoławczego od odmowy zwolnienia od kosztów sądowych — nie wstrzymuje biegu toczącego się postępowania, chyba że chodzi o zwolnienie powoda od kosztów sądowych na skutek wniosku zgłoszonego w pozwie lub przed wyloczeniem powództwa, a to wobec treści art. 16 u.o.k.s.

<sup>21</sup> Blżej w tej kwestii — Z. Czeszejko-Sochacki i Z. Krzemiński: *Adwokat z urzędu w postępowaniu sądowym*, Warszawa 1976, s. 27—89.

<sup>22</sup> B. Bładowski: *op. cit.*, s. 62. Sąd Najwyższy wyjaśnił, że termin tygodniowy do wniesienia wpisu od pozwu, przewidziany w art. 18 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych, może być przywrócony na mocy art. 168 § 1 k.p.c. (OSP iKA 1980, s. 7—8, poz. 143 z głosem aprobującą W. Broniewicza, *zam. tamże*).

## JANUSZ ŁAWRYNOWICZ

### **OBOWIĄZKOWE UBEZPIECZENIA KOMUNIKACYJNE WEDŁUG ROZPORZĄDZENIA RADY MINISTRÓW Z DNIA 30.XI.1981 R.**

(DZ. U. NR 30, POZ. 166)

*Artykuł omawia różnice między przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28.XI.1974 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 46, poz. 274; zmiany: Dz. U. z 1975 r. Nr 30, poz. 160 i z 1978 r. Nr 1, poz. 1) a rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 30.XI.1981 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 30, poz. 166).*

#### **Wstęp**

Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne zostały wprowadzone w Polsce rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 2.XII.1961 r. w sprawie obowiązkowych ubez-

pieczę następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych (Dz. U. Nr 55, poz. 311). Rozporządzenie to weszło w życie z dniem 1.I.1962 r. i obowiązywało do dnia 31.XII.1967 r. Następnym aktem regulującym omawiane ubezpieczenia było rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14.IV.1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 15 poz. 89; zm.: Dz. U. z 1971 r. Nr 11, poz. 108), które weszło w życie z dniem 24.V.1968 r. z mocą od dnia 1.I.1968 r. Rozporządzenie to zostało następnie zastąpione rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 28.XI.1974 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 46, poz. 274; zmiany: Dz. U. z 1975 r. Nr 30, poz. 160 i z 1978 r. Nr 1, poz. 1), które weszło w życie z dniem 1.I.1975 r.

Rozporządzenia Rady Ministrów z 1961 r. i z 1968 r. obejmowały obowiązkowym ubezpieczeniem następstwa nieszczęśliwych wypadków u osób, spowodowanych ruchem pojazdów mechanicznych, oraz odpowiedzialność cywilną posiadaczy i kierowców pojazdów mechanicznych za szkody rzeczowe i na osobie spowodowane ruchem tych pojazdów. Rozporządzenie z 1974 r. (wraz z późn. zm.) rozszerzyło zakres obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych przez objęcie nimi także uszkodzeń zarejestrowanych pojazdów samochodowych będących w posiadaniu osób fizycznych i jednostek gospodarki nie uspołecznionej, a także jednostek gospodarki uspołecznionej w ruchu zagranicznym (tzw. auto-casco).

Omawiane ubezpieczenia — w ciągu 21 lat ich obowiązywania — doczekały się licznych komentarzy doktryny oraz obszernego orzecznictwa Sądu Najwyższego, zawierającego wykładnię przepisów regulujących te ubezpieczenia i wyjaśnienie budzących wątpliwości poszczególnych sformułowań tych przepisów. Zarówno literatura prawnicza jak i judykatura zawierają — oprócz pozytywnych ocen omawianych przepisów — także krytykę szeregu ich uregulowań. Z najostrejszą krytyką nie tylko ze strony teorii i praktyki, lecz również ze strony użytkowników pojazdów mechanicznych spotkały się następujące przepisy rozporządzenia z 1974 r.:

- wyłączające odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za wypadki wynikłe w czasie kierowania przez posiadacza zależnego pojazdem mechanicznym, nie przeznaczonym do celów zarobkowych (§ 5 ust. 1 pkt 1),
- ograniczające odpowiedzialność tego zakładu za wypadki objęte przepisami o świadczeniach z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych — do odpowiedzialności wyłącznie za szkody rzeczowe nie objęte powyższymi przepisami (§ 5 ust. 3),
- ograniczające odpowiedzialność ubezpieczyciela za wypadki przy pracy, spowodowane ruchem pojazdów mechanicznych nie będących w posiadaniu lub w dyspozycji zakładu pracy zatrudniającego poszkodowanego pracownika — do świadczeń wynoszących różnicę między odszkodowaniem ustalonym na podstawie prawa cywilnego a świadczeniami wypłaconymi na podstawie przepisów o świadczeniach z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (§ 6),
- wyłączające odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za nieszczęśliwe wypadki, które wydarzyły się osobom przewożonym z grzeczności (§ 10 ust. 1 pkt 1),
- nakazujące pobieranie składek ubezpieczonych za okresy półroczne bez względu na datę nabycia i zarejestrowania samochodu i niezwracanie składek w razie wycofania samochodu z ruchu w ciągu roku kalendarzowego.

Ponadto kwestionowano: zasadność zróżnicowania świadczenia z ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków w związku ze śmiercią poszkodowanego — w zależności od jego wieku (§ 11 ust. 1), wysokość świadczenia z tego ubezpieczenia w razie doznania przez poszkodowanego trwałego inwalidztwa wskutek wypadku spowodowanego ruchem pojazdu mechanicznego (§ 12 ust. 1) oraz stosunkowo niską

granicą odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń w ubezpieczeniu auto-casco (§ 30 ust. 1) i potrącanie w granicach tego ubezpieczenia tzw. udziału własnego posiadacza pojazdu w szkodzie w zasadzie w każdym przypadku objętym tym ubezpieczeniem (§ 30 ust. 2, ale z wyjątkiem szkód, o których mowa w § 22 ust. 2 pkt 6 i w § 22 ust. 1a). Kontrowersyjne poglądy zawierały także wypowiedzi dotyczące objęcia pojazdów mechanicznych obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco. Należy tu zauważyć, że system przepisów wyprowadzonych przez rozporządzenie z 1981 r. nawiązuje do rozwiązań przyjętych przez kodeks cywilny, czego wyrazem jest m.in. wyeksponowanie przepisów regulujących obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przed przepisami dotyczącymi innych obowiązkowych ubezpieczeń (NW, AC), ograniczenie wyłączenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń w § 10 ust. 1 rozporządzenia oraz ustalenie odszkodowania z obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco według cen z daty ustalenia tego odszkodowania (por. art. 363 § 2 k.c. oraz § 27 ust. 1 rozp. z 1981 r.).

Rozporządzenie z 1974 r. obowiązywało do dnia 31.XII.1981 r., z dniem bowiem 1.I.1982 r. weszło w życie rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30.XI.1981 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 30, poz. 166). Przy sformułowaniu poszczególnych przepisów tego rozporządzenia uwzględniono zasadną krytykę wspomnianych wyżej rozwiązań przyjętych w rozporządzeniu z 1974 r. i w związku z tym do rozporządzenia z 1981 r. wprowadzono odpowiednie zmiany. Wobec tego, że do wypadków spowodowanych ruchem pojazdów mechanicznych do dnia 31.XII.1981 r. stosuje się przepisy rozporządzenia z 1974 r., a przepisy rozporządzenia z 1981 r. wchodzi w życie po tej dacie — artykuł niniejszy omawia różnice pomiędzy uregulowaniami zawartymi w przepisach obydwóch rozporządzeń.

Artykuł podzielono na rozdziały odpowiadające rozdziałom rozporządzenia z 1981 r.

### Rozdział 1. Przepisy ogólne (§ 1—8)

1. Rozporządzenie z 1981 r. nie obejmuje obowiązkowym ubezpieczeniem następstw nieszczęśliwych wypadków cudzoziemców dewizowych (§ 1 ust. 2). Dotychczas osoby te były objęte powyższym ubezpieczeniem na zasadzie wzajemności, tj. tylko wówczas, gdy przepisy państw, których obywatelami są ci cudzoziemcy, zapewniały ochronę ubezpieczeniową w tym zakresie obywatelom polskim (§ 1 ust. 2 pkt 1 rozp. z 1974 r.). Należy jednak zauważyć, że przepis ten nigdy nie miał zastosowania w praktyce z braku odpowiednich przepisów regulujących ubezpieczenia komunikacyjne za granicą.
2. Według rozporządzenia z 1981 r. posiadacz samochodu podlegającego obowiązkowemu ubezpieczeniu auto-casco może złożyć oświadczenie o rezygnacji z tego ubezpieczenia i w terminie do dnia 31.XII. danego roku opłacić za następny rok składkę tylko za obowiązkowe ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej (§ 5 ust. 2 i 3). W rozporządzeniu z 1974 r. brak było takiego przepisu, przy czym obowiązkowe ubezpieczenie auto-casco obejmowało wszystkie pojazdy samochodowe wymienione w § 1 ust. 1 pkt 3 i w § 22 rozporządzenia z 1974 r.
3. Co się tyczy osób bliskich, o których mowa w § 6 pkt 6 rozporządzenia z 1981 r., nie wymaga się spełnienia warunku pozostawania we wspólnym gospodarstwie domowym z ubezpieczonym, a jedynie mówi się o wspólnym zamieszkaniu tych osób. Rozporządzenie z 1974 r. w § 3 pkt 5 wymagało w stosunku do tych osób wspólnego zamieszkania z ubezpieczonym i pozostawania z nim we wspólnym gospodarstwie domowym.

4. Przepisy § 7 rozporządzenia z 1981 r. wyraźnie określają terytorialny i przedmiotowy zakres działania Państwowego Zakładu Ubezpieczeń oraz Towarzystwa Ubezpieczeń i Reasekuracji „Warta” Spółka Akcyjna w sposób następujący:

- 1) PZU odpowiada za następstwa wypadków, które wydarzyły się na terytorium Polski i dotyczą pojazdów mechanicznych będących w posiadaniu krajowców dewizowych;
- 2) „Warta” odpowiada za następstwa wypadków, które wydarzyły się:
  - a) na terytorium Polski i dotyczą pojazdów mechanicznych zarejestrowanych za granicą oraz pojazdów zarejestrowanych w Polsce a będących w posiadaniu cudzoziemców dewizowych,
  - b) na terytorium innych państw, w których są uznawane polskie dowody ubezpieczenia, i dotyczą pojazdów mechanicznych zarejestrowanych w Polsce a będących w posiadaniu krajowców dewizowych.

W związku z takim rozgraniczeniem kompetencji wymienionych wyżej dwóch zakładów ubezpieczeń roszczenia z tytułu wypadków spowodowanych ruchem pojazdów mechanicznych, o których mowa w pkt 1, należy kierować do PZU, a z tytułu wypadków wymienionych pod pkt 2 — wyłącznie do „Warty”.

W razie zderzenia się na terytorium Polski dwóch pojazdów mechanicznych, z których posiadaczem jednego jest krajowiec dewizowy, a posiadaczem drugiego cudzoziemiec dewizowy, roszczenia z tytułu takiego wypadku krajowiec dewizowy zgłasza do PZU, a cudzoziemiec do „Warty”. Sprawę likwidacji tak powstałej szkody uzgadniają te zakłady między sobą.

W rozporządzeniu z 1974 r. nie było takiego wyraźnego rozgraniczenia kompetencji PZU i „Warty”, jednakże wynikało ono z interpretacji § 3 ust. 1 i § 4 ust. 1 tego rozporządzenia.

5. Bardzo istotną i korzystną dla osób poszkodowanych ruchem pojazdów mechanicznych zmianę w dotychczasowym stanie prawnym wprowadził przepis § 8 ust. 1 rozporządzenia z 1981 r. Zgodnie bowiem z tym przepisem świadczenia z obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych przysługują niezależnie od jednorazowych świadczeń pieniężnych należnych z tytułu wypadków przy pracy lub w drodze do pracy albo z pracy. Z powyższego wynika, że poszkodowanemu w takim wypadku przysługują świadczenia:

- 1) od zakładu ubezpieczeń w zakresie przewidzianym w omawianym rozporządzeniu (NW i OC);
- 2) jednorazowe świadczenie od zakładu pracy poszkodowanego na podstawie przepisów o świadczeniach z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych.

Następuje więc tu kumulacja świadczeń z obydwóch wyżej wymienionych tytułów. Świadczenia te przysługują niezależnie od tego, czy wypadek przy pracy albo w drodze do pracy lub z pracy został spowodowany ruchem pojazdu mechanicznego będącego w posiadaniu bądź w dyspozycji zakładu pracy zatrudniającego poszkodowanego pracownika, czy też ruchem innego pojazdu mechanicznego.

Według rozporządzenia z 1974 r. jeżeli wypadek był objęty przepisami o świadczeniach z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych, zakład ubezpieczeń odpowiadał tylko za szkody rzeczowe nie objęte tymi przepisami (§ 5 ust. 3). Jeżeli zaś wypadek przy pracy został spowodowany ruchem pojazdu mechanicznego nie będącego w posiadaniu lub w dyspozycji zakładu pracy, który zatrudniał poszkodowanego pracownika, a posiadacz lub kierowca pojazdu ponosił odpowiedzialność cywilną za ten wypadek, to poszkodowanemu przysługiwały

świadczenia ustalone na podstawie prawa cywilnego zmniejszone o świadczenia wypłacone na podstawie przepisów o świadczeniach z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (§ 6).

## Rozdział 2. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej

1. W myśl § 9 ust. 2 rozporządzenia z 1981 r. zakład ubezpieczeń odpowiada za szkodę (zarówno na osobie jak i rzeczową — uw. moja J.Ł.) wyrządzoną krajowcowi dewizowemu na terytorium Polski także wówczas, gdy okoliczności, w jakich została ta szkoda wyrządzona, uzasadniają odpowiedzialność cywilną posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego, a nie ustalono ich tożsamości albo nie zidentyfikowano pojazdu. Zgodnie z § 16 ust. 2 rozporządzenia z 1974 r. — w razie wypadku powstałego we wskazanych wyżej okolicznościach zakład ubezpieczeń odpowiadał tylko za szkodę na osobie krajowca dewizowego.
2. Z § 10 ust. 1 rozporządzenia z 1981 r. wynika, że z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zakład ubezpieczeń odpowiada za wszystkie szkody na osobie wyrządzone na terytorium Polski osobom bliskim posiadacza pojazdu, natomiast nie odpowiada za szkody dotyczące uszkodzenia lub utraty mienia wyrządzone tym osobom. Należy wyjaśnić, że przepis ten dotyczy szkód na osobach bliskich posiadaczowi pojazdu mechanicznego, wyrządzonych ruchem tego pojazdu, w czasie kierowania nim przez jego posiadacza.  
Rozporządzenie z 1974 r. w § 18 pkt 1 wyłączało z omawianego ubezpieczenia (OC) wszystkie szkody wyrządzone osobom bliskim posiadaczowi pojazdu mechanicznego — z wyjątkiem szkód będących następstwem wypadków śmiertelnych.  
Punkt 2 § 10 rozporządzenia w 1981 r. wyłącza z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej szkody powstałe na terytorium Polski, a dotyczące uszkodzenia lub utraty mienia, wyrządzone przez kierowcę posiadaczowi pojazdu. Z tego wynika, że przepis ten nie wyłączył z omawianego ubezpieczenia szkód na osobie wyrządzonych przez kierowcę posiadaczowi pojazdu. Rozporządzenie z 1974 r. w § 18 pkt 2 wyłączyło wszelkie szkody wyrządzone przez kierowcę posiadaczowi pojazdu.
3. Przepis § 11 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia z 1981 r. nakłada na zakład ubezpieczeń obowiązek dochodzenia zwrotu wypłaconego świadczenia od kierowcy, jeżeli szkoda została wyrządzona m.in. w stanie nietrzeźwości. Warunkiem jednak wymagalności tego roszczenia ubezpieczyciela jest istnienie związku przyczynowego między stanem nietrzeźwości kierowcy a spowodowaniem przez niego wypadku. W razie niespełnienia tego warunku, tj. gdy z okoliczności wypadku wynika, że stan nietrzeźwości nie miał wpływu na powstanie wypadku, zakładowi ubezpieczeń nie przysługuje roszczenie regresowe.  
Według § 19 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia z 1974 r. zobowiązanie zakładu ubezpieczeń do dochodzenia roszczenia regresowego od kierowcy, który spowodował wypadek będąc w stanie nietrzeźwości, nie było uwarunkowane istnieniem związku przyczynowego między stanem nietrzeźwości kierowcy a wypadkiem.
4. W myśl § 11 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia z 1981 r. zakład ubezpieczeń jest obowiązany dochodzić od kierowcy zwrotu wypłaconego świadczenia, jeżeli szkoda została spowodowana przez kierowcę pojazdu zarejestrowanego za granicą, a kierowca nie miał dowodu ubezpieczenia ważnego na terytorium Polski w chwili wypadku.  
Rozporządzenie z 1974 r. takiego przepisu nie zawierało.
5. Rozporządzenie z 1981 r. upoważnia w § 11 ust. 2 zakład ubezpieczeń do części-

wego ograniczenia roszczenia regresowego względem kierowcy pojazdu mechanicznego (ust. 1 § 11) — w społecznie i gospodarczo uzasadnionych przypadkach. Przepis ten nie określa jednak kwoty, do jakiej roszczenie to może być ograniczone. Ze sformułowania tego przepisu wynika, że zakład ubezpieczeń nie może się zrzec całego przysługującego mu roszczenia regresowego („zakład ubezpieczeń może ograniczyć częściowo roszczenie”), a wysokość kwoty, do jakiej to roszczenie może być ograniczone, pozostawiono do uznania ubezpieczyciela. Z uchwały SN z dnia 15.IV.1967 r. wynika, że rozpoznając sprawę roszczenia regresowego PZU przeciwko kierowcy pojazdu mechanicznego, sąd kontroluje odpowiedzialność i zakres stosowanej przez PZU obniżki.

Według rozporządzenia z 1974 r. roszczenie regresowe zakładu ubezpieczeń względem kierowcy (§ 19 ust. 1) nie mogło przewyższyć kwoty 10 000 zł zgodnie z ust. 2 § 19 tego rozporządzenia.

6. W razie wszczęcia za granicą postępowania sądowego przeciwko posiadaczowi lub kierowcy pojazdu mechanicznego o naprawienie szkody spowodowanej ruchem tego pojazdu posiadacz lub kierowca pojazdu obowiązani są niezwłocznie zawiadomić o tym „Wartę” oraz korzystać z jej pomocy w tym postępowaniu. W razie niedopełnienia tego wymagania „Warta” może odmówić pokrycia kosztów, jakie powstaną z tego tytułu (§ 12 ust. 3 i 4).  
W rozporządzeniu z 1974 r. nie było takiego przepisu.

### Rozdział 3. Ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków

1. Według § 15 ust. 1 rozporządzenia z 1981 r. świadczenie w razie śmierci wskutek nieszczęśliwego wypadku wynosi kwotę 30 000 zł bez względu na wiek denata. Przepis § 11 ust. 1 rozporządzenia z 1974 r. przewidywał, że świadczenie w takiej sytuacji wynosi: w razie śmierci osoby powyżej 7 lat — 20 000 zł, a poniżej tego wieku — 10 000 zł.
2. Z obowiązkowego ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków jednorazowe świadczenie pieniężne wynosi 600 zł za każdy procent trwałego uszczerbku na zdrowiu, nie mniej jednak niż 2 000 zł i nie więcej niż 60 000 zł — zgodnie z § 16 ust. 2 rozporządzenia z 1981 r.  
Zgodnie z § 12 ust. 1 rozporządzenia z 1974 r. świadczenie z powyższego ubezpieczenia wynosiło 400 zł za 1% trwałego inwalidztwa i 40 000 zł w razie 100-procentowego trwałego inwalidztwa.
3. Rozporządzenie z 1981 r. nie zawiera przepisu określającego termin, w jakim powinien być ustalony trwały uszczerbek na zdrowiu poszkodowanego w wypadku objętym obowiązkowym ubezpieczeniem NW, jak to czyni § 12 ust. 2 rozporządzenia z 1974 r. Według tego przepisu procent trwałego inwalidztwa poszkodowanego powinien być określony najpóźniej w 24 miesiącu od dnia zajścia nieszczęśliwego wypadku. Należy jednak zwrócić uwagę na to, że 24-miesięczny okres, w którym powinien być ustalony trwały uszczerbek na zdrowiu poszkodowanego, nadal obowiązuje, jak to wynika z § 4 zarządzenia Ministrów Zdrowia i Opieki Społecznej oraz Finansów z dnia 10.XII.1981 r. w sprawie ustalania następstw wypadków wynikłych u osób objętych obowiązkowymi ubezpieczeniami komunikacyjnymi (M.P. Nr 31, poz. 285).
4. Zgodnie z § 20 pkt 1 rozporządzenia z 1981 r. świadczenie w razie śmierci lub uszczerbku na zdrowiu (z ubezpieczenia NW) zakład ubezpieczeń wypłaca niezależnie od przysługujących poszkodowanemu jednorazowych świadczeń z tytułu

wypadków przy pracy, w drodze do pracy lub z pracy oraz innych środków państwowych bądź z innego ubezpieczenia.

Rozporządzenie z 1974 r. nie obejmowało wymienionym ubezpieczeniem wypadków przy pracy, w drodze do pracy lub z pracy, za które poszkodowanym przysługiwały świadczenia z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych — stosownie do § 5 ust. 3 tego rozporządzenia.

#### Rozdział 4. Ubezpieczenia auto-casco

1. Przepisy § 22 ust. 2 rozporządzenia z 1981 r. przewidują odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za szkody powstałe wskutek kradzieży samochodu lub użycia go bez zgody posiadacza, ale pod warunkiem, że ów samochód był umieszczony w pomieszczeniu zamkniętym na klucz lub na strzeżonym parkingu albo że pojazd był zabezpieczony przez wyjęcie kluczyka od zapłonu, miał zamknięte kluczem drzwi oraz zamknięte szyby.  
Przepis § 22 ust. 1 rozporządzenia z 1974 r. nakładał na posiadacza samochodu tylko obowiązek wyjęcia kluczyka od zapłonu i zamknięcie kluczem drzwi pojazdu.
2. Zgodnie z § 23 ust. 1 pkt 6 zakład ubezpieczeń nie odpowiada za szkodę nie przekraczającą 1 000 zł (tzw. franszyza integralna).  
W rozporządzeniu z 1974 r. brak było takiego przepisu.
3. W razie całkowitego zniszczenia pojazdu wskutek przyczyn wymienionych w § 22 ust. 1 rozporządzenia z 1981 r. — od wartości pojazdu w dniu wypadku nie potrąca się jego pozostałości, gdy pojazd został całkowicie zniszczony poza terytorium Polski i na podstawie decyzji zakładu ubezpieczeń nie będzie transportowany do kraju (§ 24 rozporządzenia z 1981 r.).  
W rozporządzeniu z 1974 r. brak było takiego przepisu, sprawę zaś tę regulowało podobnie zarządzenie Ministra Finansów.
4. Zgodnie z § 27 ust. 1 rozporządzenia z 1981 r. ustalenie wysokości szkody całkowitej lub częściowej następuje na podstawie cen obowiązujących w dniu ustalenia odszkodowania.  
Według § 25 rozporządzenia z 1974 r., w takiej sytuacji zakład ubezpieczeń ustalał wysokość szkody w kwocie równej różnicy między wartością pojazdu w dniu wypadku a wartością pozostałości, zmniejszoną o poniesione przez posiadacza koszty rozmotowania.
5. W myśl § 27 ust. 2 rozporządzenia z 1981 r. w razie wypadku za granicą Minister Finansów określi tryb rozliczeń oraz wysokość kwoty, do wysokości której naprawienie samochodu za granicą w zakresie niezbędnym do kontynuowania dalszej, bezpiecznej jazdy nie będzie wymagało zgody zakładu ubezpieczeń lub jego zagranicznego przedstawiciela.  
W rozporządzeniu z 1974 r. brak było takiego przepisu.
6. Udział własny posiadacza pojazdu w szkodzie objętej ubezpieczeniem auto-casco potrąca się z należnego odszkodowania, jeżeli istnieje odpowiedzialność cywilna tego posiadacza za szkodę wyrządzoną innym osobom albo jeżeli szkoda powstała wskutek przewrócenia się pojazdu lub zderzenia z przedmiotami, ale tylko wówczas, gdy szkoda taka powstała z winy posiadacza pojazdu. W razie braku tej winy nie potrąca się udziału własnego w szkodzie, co wynika wyraźnie z § 28 rozporządzenia z 1981 r. Jest to bardzo istotna zmiana dotychczasowego stanu prawnego.  
Zgodnie bowiem z § 30 ust. 1 rozporządzenia z 1974 r. obligatoryjne było potrącenie udziału własnego posiadacza pojazdu w szkodzie w zasadzie we wszystkich



- przypadkach objętych ubezpieczeniem auto-casco (z wyjątkiem szkód, o których mowa w § 22 ust. 1a i ust. 2 pkt 6 tego rozporządzenia). Takie uregulowanie tego zagadnienia spotykało się ze słuszną krytyką ze strony posiadaczy pojazdów. Niesłuszne było bowiem potrącanie udziału własnego w szkodzie we wszystkich przypadkach objętych omawianym ubezpieczeniem, a zwłaszcza wówczas, gdy szkoda nastąpiła wskutek uszkodzenia lub zniszczenia samochodu z winy osób trzecich albo w razie nie zawinionej przez posiadacza pojazdu kradzieży tego pojazdu.
7. Z § 30 rozporządzenia z 1981 r. wynika, że świadczenie z obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco za szkodę całkowitą lub częściową w pojazdach samochodowych produkowanych w państwach członkowskich Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej oraz w Jugosławii nie podlega ograniczeniu pod względem jego wysokości. Świadczenie zaś za szkody w pojazdach produkowanych w innych niż wyżej wymienionych państwach nie może być wyższe niż 500 000 zł. Według § 30 ust. 1 rozporządzenia z 1974 r. górną granicą odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z omawianego ubezpieczenia była kwota 200 000 zł bez względu na to, w jakim państwie samochód został wyprodukowany. Przepis ten nie dotyczył obowiązkowych ubezpieczeń prowadzonych przez „Wartę”.
8. Zgodnie z § 35 ust. 1 rozporządzenia z 1981 r. osoba fizyczna lub jednostka gospodarki nie uspołecznionej, która nabywa samochód, zmienia zagraniczną rejestrację na krajową lub rejestruje pojazd w innych sytuacjach, jest obowiązana zapłacić składkę ubezpieczeniową nie później niż w chwili otrzymania stałych tablic rejestracyjnych. Składkę opłaca się za pełne miesiące pozostałe do końca roku kalendarzowego. W razie wycofania takiego samochodu z ruchu (wyrejestrowania) w ciągu roku kalendarzowego zwraca się składkę za pełne miesiące pozostałe do końca tego roku (ust. 3 § 35 rozporządzenia z 1981 r.). Według dotychczasowych przepisów składkę ubezpieczeniową opłacało się za okresy półroczne i w razie wycofania samochodu z ruchu w ciągu roku kalendarzowego nie zwracano zapłaconej składki.

#### **Rozdział 5. Obowiązki posiadacza pojazdu mechanicznego w zakresie opłacania składki za obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne**

1. Niezapłacenie składki ubezpieczeniowej w wyznaczonym terminie posiada za sobą pobranie od należnej składki za dany rok kalendarzowy odsetek za zwłokę według zasad określonych w przepisach o zobowiązaniach podatkowych (§ 36 rozporządzenia z 1981 r.). Z art. 12 ustawy z dnia 19.XII.1980 r. o zobowiązaniach podatkowych (Dz. U. Nr 27, poz. 111) wynika, że stawki za zwłokę i zasady ich obliczania ustala Minister Finansów. Stawki te nie mogą być wyższe niż 21% w stosunku rocznym zaległości podatkowych jednostek gospodarki uspołecznionej i 25% zaległości podatkowych pozostałych płatników za cały okres zwłoki. Rozporządzenie wykonawcze Ministra Finansów z dnia 29.VI.1981 r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o zobowiązaniach podatkowych (Dz. U. Nr 18, poz. 88) stanowi m.in., że:
- 1) zaniechanie ustalenia zobowiązania podatkowego nie może dotyczyć składek za obowiązkowe ubezpieczenia na rzecz Państwowego Zakładu Ubezpieczeń (§ 5 ust. 2);
  - 2) nie pobiera się odsetek za zwłokę należnych od jednostek gospodarki uspołecznionej, nie przekraczających kwoty 200 zł, a od pozostałych płatników — nie przekraczających kwoty 10 zł (§ 17 ust. 2);

- 3) wysokość odsetek za zwłokę należnych od osób fizycznych i jednostek gospodarki nie uspołecznionej określa § 18 ust. 1 w zależności od okresu zwłoki, a w stosunku do jednostek gospodarki uspołecznionej — § 20 ust. 1.
- 2 Zgodnie z § 37 ust. 3 rozporządzenia z 1981 r. posiadacze pojazdów mechanicznych zarejestrowanych za granicą, którzy nie opłacili składki za cały czas pozostawiania pojazdu na terytorium Polski, są obowiązani zapłacić w „Warcie” składkę uzupełniającą wraz z odsetkami za zwłokę.  
Analogicznie uregulowana jest sprawa nieopłacenia składki przez krajowca dewizowego-posiadacza pojazdu mechanicznego zarejestrowanego w Polsce — za cały okres pobytu pojazdu za granicą, co wynika z § 38 ust. 2 rozporządzenia z 1981 r.  
Rozporządzenie z 1974 r. nie nakładało na posiadaczy pojazdów samochodowych sankcji w postaci konieczności zapłacenia odsetek od uchybienia terminu płatności składki ubezpieczeniowej. Sankcja ta jednak wynikała z przepisów o zobowiązaniach podatkowych, mających zastosowanie do składek za obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne.

#### **Rozdział 6. Obowiązki posiadacza pojazdu mechanicznego oraz innych osób i organów w razie wypadku**

Rozporządzenie z 1981 r. zobowiązuje posiadaczy pojazdów mechanicznych — w razie zajścia wypadku za granicą — do niezwłocznego zawiadomienia o tym zagranicznego przedstawiciela „Warty”, a po powrocie do kraju — do zawiadomienia o wypadku zakładu ubezpieczeń w ciągu trzech dni roboczych, licząc od dnia przekroczenia granicy (§ 40 pkt 5).

Rozporządzenie z 1974 r. nie zawierało analogicznego przepisu.

#### **Rozdział 7. Ustalenie świadczeń i ich wypłata**

1. Paragraf 47 rozporządzenia z 1981 r. stanowi, że świadczenia z obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych są regulowane tylko w pieniądzu i płatne w złotych. Wypłata świadczeń w walutach zagranicznych następuje w sytuacjach określonych przez Ministra Finansów.  
W rozporządzeniu z 1974 r. brak było takiego przepisu.
2. W § 49 ust. 2 pkt 2 w ubezpieczeniu auto-casco został ustalony udział własny posiadacza w szkodzie w wysokości nie przekraczającej 15 000 zł.  
Według § 30 ust. 3 rozporządzenia z 1974 r. udział własny nie mógł przekroczyć 10 000 zł.

#### **Rozdział 8. Przepisy końcowe**

Zgodnie z § 51 rozporządzenia z 1981 r. wchodzi ono w życie z dniem 1.I.1982 r. z wyjątkiem § 5 ust. 2 (możliwość zrezygnowania z ubezpieczenia auto-casco), który wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Wprowadzenie w życie powyższego przepisu z dniem ogłoszenia rozporządzenia pozwoliło posiadaczom pojazdów na opłacenie do dnia 31.XII.1981 r. składki za następny rok tylko za obowiązkowe ubezpieczenie NW i OC oraz zgłoszenie zakładowi ubezpieczeń rezygnacji z ubezpieczenia auto-casco. Zgodnie jednak z § 12 zarządzenia Ministra Finansów z dnia 10.XII.1981 r. w sprawie taryfy składek za obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne (M.P. Nr 31, poz. 283) posiadacze pojazdów, którzy zrezygnują z obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco w 1982 r., opłacają składkę za ograniczony zakres ubezpieczenia do dnia 31.I.1982 r.

Na tle niektórych uregulowań zawartych w omawianym rozporządzeniu nasuwają się następujące uwagi.

1. Jak już wspomniałem na wstępie, krytyczna ocena dotychczasowych przepisów regulujących obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne dotyczyła przede wszystkim wyłączenia z tych ubezpieczeń odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkody wyrządzone w czasie kierowania przez posiadacza zależnego pojazdem mechanicznym nie przeznaczonym do celów zarobkowych oraz wyłączenie z ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków osób przewożonych (z niektórymi wyjątkami). Z omówionych wyżej uregulowań wynika, że te dwa przepisy, nie znajdujące społecznego uzasadnienia, nie zostały wprowadzone do nowego rozporządzenia, wobec czego od daty jego wejścia w życie zarówno „posiadacz zależny” pojazdu mechanicznego jak i osoba przewożona będą korzystały z pełnej ochrony ubezpieczeniowej przewidzianej w rozporządzeniu.
2. Drugim ważnym momentem jest zamiechanie dzielenia wypadków przy pracy na wypadki spowodowane ruchem pojazdu będącego w posiadaniu lub w dyspozycji zakładu pracy zatrudniającego poszkodowanego pracownika i na wypadki spowodowane ruchem pojazdu innego i — w zależności od tych stanów faktycznych — zróżnicowanie świadczeń z obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych oraz ich kompensatę. Według stanu prawnego obowiązującego od chwili wejścia w życie omawianego rozporządzenia wypadki przy pracy oraz w drodze do i z pracy spowodowane ruchem pojazdów mechanicznych zostały objęte omawianymi ubezpieczeniami bez żadnych różnic i wyjątków, i to niezależnie od jednorazowych świadczeń z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych.
3. Pozytywnie należy ocenić podwyższenie świadczeń z ubezpieczenia NW do kwoty 60 000 zł z jednoczesnym ustaleniem dolnej granicy tych świadczeń na kwotę 2 000 zł.
4. Na pełną akceptację zasługuje ograniczenie w ubezpieczeniu auto-casco potrącania udziału własnego posiadacza pojazdu w szkodzie tylko do 2 stanów faktycznych: wyrządzenia przez tego posiadacza szkody osobom trzecim i zawinienia przez niego powstania szkody wskutek przewrócenia się lub zderzenia pojazdu z przedmiotami. W ubezpieczeniu tym szczególnie sprzeciw wywoływało potrącenie udziału własnego w szkodzie w razie kradzieży samochodów, czemu posiadacze pojazdów nie mieli możliwości zapobiec.
5. Pozytywnie należy także ocenić przepis, według którego składki za obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne będą pobierane za pełne miesiące roku kalendarzowego i zwracane w razie wycofania samochodu z ruchu (wyrejestrowania) również za pełne miesiące roku kalendarzowego.

FILIP ROSENGARTEN

## NIEKTÓRE PROBLEMY KONTRADYKTORYJNOŚCI

*W tych stadiach procesu karnego, w których kontrydktoryjność ulega osłabieniu, elementy natury śledczej wzmacniają gwarancje procesowe oskarżonego.*

I. Zasadniczym celem procesu karnego jest ustalenie prawdy obiektywnej w zakresie przewidzianym w art. 2 § 1 k.p.k. Kodeks postępowania karnego zmierza do tego celu przez oparcie się na zasadzie kontrydktoryjności. Kontrydktoryjność