

# Andrzej Wąsiewicz

---

## Uwagi na tle stosowania przepisów o udziale własnym w szkodzie w ustawowym ubezpieczeniu autocasco

---

Palestra 29/11(335), 26-31

---

1985

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.

## ANDRZEJ WĄSIEWICZ

**UWAGI NA TŁE STOSOWANIA PRZEPISÓW  
O UDZIALE WŁASNYM W SZKODZIE  
W USTAWOWYM UBEZPIECZENIU AUTOCASCO**

Ustawowe ubezpieczenie autocasco uregulowane jest obecnie przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 6.II.1985 r. (Dz. U. Nr 6, poz. 50). Odpowiedzialność gwarancyjna zakładu ubezpieczeń z tytułu tego ubezpieczenia związana jest z zajściem określonych w rozporządzeniu zdarzeń, z których wynika szkoda w pojeździe mechanicznym (§ 21 rozp.). Wysokość odszkodowania oblicza się w tym ubezpieczeniu przy ewentualnym (gdy zachodzą ku temu przesłanki) potrąceniu z ustalonej wysokości szkody udziału własnego posiadacza pojazdu w szkodzie oraz wartości pozostałości. Udział własny posiadacza pojazdu w szkodzie potrąca się z ustalonej wartości szkody całkowitej lub częściowej tylko wówczas, gdy: a) istnieje jednocześnie odpowiedzialność cywilna posiadacza za szkodę wyrządzoną innym osobom, bądź też b) szkoda powstała z nagłego działania siły mechanicznej w momencie zetknięcia się pojazdu z przedmiotami lub osobami znajdującymi się poza tym pojazdem. W opracowaniu poddano analizie sytuacje, w których następuje potrącenie udziału własnego posiadacza pojazdu w szkodzie, omówiono obowiązki ciężące na posiadaczu pojazdu w razie powstania szkody w pojeździe oraz wpływ wypłaty odszkodowania z tytułu ustawowego ubezpieczenia autocasco na uprawnienie do obniżki składki ubezpieczeniowej za tzw. „bezszkodową jazdę” w okresie ostatnich dwóch lub czterech lat.

1. Postanowienia nowego rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 6 lutego 1985 r. w sprawie ustawowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 6, poz. 50), gdy chodzi o ustawowe ubezpieczenie autocasco, nie odbiegają zbyt daleko w unormowaniu zasadniczych kwestii od uregulowań zawartych w poprzednio obowiązującym w tej materii rozporządzeniu RM z dnia 30 listopada 1981 r. (Dz. U. Nr 30, poz. 166 z późn. zm.). Szereg szczegółowszych rozwiązań ujęto jednak odmiennie bądź też w sposób ogólniejszy czy bardziej kazuistyczny. W tych krótkich uwagach chcę się zająć tylko problemem — jak się wydaje istotnym dla poszkodowanych — stosowania w ustawowym ubezpieczeniu autocasco udziału własnego posiadacza pojazdu w szkodzie.

2. Uwagi w tym zakresie rozpocząć wypada od kilku spostrzeżeń o charakterze ogólniejszym. Otóż w doktrynie i praktyce ubezpieczeniowej panuje w zasadzie zgodność co do tego, że nie ma różnic pomiędzy szkodą w rozumieniu ogólnych przepisów prawa cywilnego a szkodą w rozumieniu prawa ubezpieczeniowego, gdyż w obu wypadkach chodzi bądź to o utratę lub zmniejszenie aktywów, bądź też o powstanie lub zwiększenie pasywów.<sup>1</sup> Ze względu jednak na to, że w ustawowym ubezpieczeniu autocasco mamy do czynienia z przejęciem przez zakład ubezpieczeń ciężaru wyrównania ściśle określonej szkody na zasadach wskazanych w warunkach tego ubezpieczenia, a nie z naprawieniem przez sprawcę szkody doznanej przez

<sup>1</sup> Por. W. Warkalio: Ubezpieczenie a odpowiedzialność odszkodowawcza, Studia Cywilistyczne, Kraków 1970, t. XVI, s. 128; tenże: Zasada odszkodowania w ubezpieczeniach, Studia Cywilistyczne, Kraków 1969, t. XIII—XIV, s. 417 i n.; A. Wąsiewicz: Ubezpieczenia samochodowe, Warszawa 1984, s. 165 i n.

osobę poszkodowaną, zachodzą pewne rozbieżności, zwłaszcza gdy chodzi o zakres szkody podlegającej wynagrodzeniu.<sup>2</sup>

Jaki rodzaj szkód pokrywany jest przez dane ubezpieczenie oraz w jakich granicach podlegają one wyrównaniu przez odszkodowanie ubezpieczeniowe, zależy to od postanowień warunków danego ubezpieczenia. Często 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, interesujący nas udział własny ubezpieczającego w szkodzie, franszyza itd.

Jeśli chodzi o ustawowe ubezpieczenie autocasco, to przepisy rozporządzenia RM z 6.II.1985 r. określające warunki tego ubezpieczenia zawierają postanowienia dotyczące sposobu ustalania wysokości szkody, ale modyfikują one tylko w niezbyt wielkim stopniu ogólne zasady ustalania szkody określone przepisami prawa cywilnego.<sup>3</sup> Tak więc ustalając szkodę, możemy w zasadzie kierować się zasadami ogólnymi prawa odszkodowawczego. Istotniejsze różnice zachodzą bowiem dopiero przy ustalaniu odszkodowania w razie tzw. szkody całkowitej lub ewentualnie również poważnej szkody częściowej, gdyż wartość pojazdu zakreślona jest ceną pojazdu obowiązującą w handlu uspołecznionym w dniu ustalania odszkodowania (por. § 25 rozp.) — z uwzględnieniem amortyzacji wynikającej z okresu eksploatacji pojazdu itd.

Gdy chodzi o odpowiedzialność gwarancyjno-repartycyjną, to ustawowe warunki ubezpieczenia autocasco wiążą ją z zajściem określonych zdarzeń, z których wynika szkoda. Katalog tych zdarzeń określony został w przepisie § 21 rozporządzenia. Mianowicie z tytułu ustawowego ubezpieczenia autocasco przysługuje odszkodowanie ubezpieczeniowe w razie uszkodzenia, zniszczenia lub utraty zarejestrowanego w PRL pojazdu mechanicznego, przyczepy, naczepy oraz ich wyposażenia wskutek:

- a) nagłego działania siły mechanicznej w chwili zetknięcia pojazdu z przedmiotami lub osobami znajdującymi się poza tym pojazdem,
- b) powodzi, zatopienia, piorunu, pożaru, wybuchu, gradobicia, huraganu — niezależnie od miejsca ich powstania — oraz innych sił przyrody działających nagle,
- c) nagłego działania czynnika termicznego lub chemicznego, pochodzącego z zewnątrz pojazdu,
- d) użycia pojazdu bez zgody posiadacza albo kradzieży pojazdu lub jego części — pod warunkiem zabezpieczenia ich przed kradzieżą w sposób przewidziany w konstrukcji pojazdu, chyba że pojazd jest pozostawiony w pomieszczeniu zamkniętym albo strzeżonym,
- e) uszkodzenia pojazdu przez osoby trzecie,
- f) uszkodzenia lub zniszczenia pojazdu w związku z przewożeniem osób, którym ma być udzielona pomoc lekarska.

3. Do tej pory mówiliśmy — bardzo krótko, tylko w granicach potrzebnych do

---

<sup>2</sup> Tak na tle ogólnych zasad obowiązujących w prawie ubezpieczeniowym W. War-kałło: *Ubezpieczenie a odpowiedzialność odszkodowawcza*, op. cit.

<sup>3</sup> Por. też w tej sprawie A. Wąsiewicz: *Odpowiedzialność odszkodowawcza z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej i autocasco a ogólne zasady prawa odszkodowawczego* — Studia z prawa zobowiązań, Warszawa—Poznań 1979, praca zbiorowa pod red. Z. Radwańskiego, s. 235 i n.

dalszych wywodów<sup>4</sup> — o przesłankach powstania z tytułu ustawowego ubezpieczenia autocasco odpowiedzialności gwarancyjno-repartycyjnej zakładu ubezpieczeń (powstanie szkody w pojeździe w wyniku ustawowo określonych zdarzeń) oraz o samej szkodzie i jej wysokości.<sup>5</sup> Otóż wysokość ustalonej szkody nie zawsze jest równa wysokości wypłacanego przez zakład ubezpieczeń odszkodowania. Wysokość bowiem odszkodowania ubezpieczeniowego oblicza się w tym ubezpieczeniu przy ewentualnym — jeśli zachodzą ku temu przesłanki — potrąceniu z ustalonej już wysokości szkody:

- a) udziału własnego posiadacza pojazdu w szkodzie oraz
- b) wartości pozostałości.

Zajmijmy się bliżej zagadnieniem udziału własnego posiadacza pojazdu w szkodzie objętej ustawowym ubezpieczeniem autocasco.

Przed wejściem w życie rozporządzenia RM z dnia 30.XI.1981 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych udział własny posiadacza pojazdu w pokryciu szkody stosowany był właściwie w każdym wypadku wypłaty odszkodowania z tytułu tego ubezpieczenia. Spotykało się to zę słuszną krytyką, gdyż w takim ujęciu zagubiony był istotny cel udziału ubezpieczającego w ciężarze ponoszenia szkody, którym jest wzmożone zainteresowanie ubezpieczającego (ubezpieczonego) w ochronie ubezpieczonego mienia.<sup>6</sup> Jeżeli potrącenie udziału własnego w szkodzie następuje także w tych razach, gdy ubezpieczony nie ma żadnego wpływu na powstanie szkody, np. w razie kradzieży należycie i starannie zabezpieczonego pojazdu, to zanika też funkcja prewencyjna tej instytucji,<sup>7</sup> a rola udziału własnego w szkodzie sprowadza się do czynnika ograniczającego jedynie w s w o i s t y sposób wysokość odszkodowania ubezpieczeniowego.

Dobrze się więc stało, że zarówno w rozporządzeniu RM z dnia 30.XI.1981 r. jak i w rozporządzeniu z dnia 6.II.1985 r. w sprawie ustawowych ubezpieczeń komunikacyjnych przyjęto rozwiązanie, wedle którego udział własny posiadacza pojazdu w szkodzie potrąca się z ustalonej wartości szkody całkowitej lub częściowej, jeżeli:

- 1) istnieje jednocześnie odpowiedzialność cywilna tego posiadacza za szkodę wyrażoną innym osobom bądź też
- 2) szkoda powstała wskutek nagłego działania siły mechanicznej w momencie zeknięcia pojazdu z przedmiotami lub osobami znajdującymi się poza tym pojazdem (§ 27 ust. 1 rozp. w związku z § 21 pkt 1 rozp.).

Pomijając kwestię niezbyt precyzyjnego sformułowania przepisu § 27 rozp., należy uznać, że obecne uregulowanie instytucji udziału własnego posiadacza w szkodzie jest właściwsze i bardziej odpowiadające potrzebom społecznym niż w obowiązującym do 1982 r. rozporządzeniu RM z 1974 r. Czyni ono bowiem ochronę ubezpieczeniową pełniejszą w takich sytuacjach, w których — w odczuciu ubezpieczonych — ich udział w ponoszeniu ciężaru szkody nie znajdowałby żadnego uza-

<sup>4</sup> Obszerniej na ten temat — zob. A. Wąsiewicz: *Ubezpieczenia samochodowe*, op. cit., s. 160 i n.

<sup>5</sup> W sprawie ustalenia wysokości szkody i odszkodowania w ubezpieczeniu autocasco — zob. też T. Kwieciński: *Ustalenie wysokości szkody i odszkodowania w obowiązkowym ubezpieczeniu autocasco (w:) Obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne w PRL*, Poznań 1979, praca zbiorowa pod red. A. Wąsiewicza.

<sup>6</sup> Por. A. Wąsiewicz, Z. K. Nowakowski: *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, Warszawa-Poznań 1980, s. 62.

<sup>7</sup> Por. w tych kwestiach S. Nowak: *Środki wychowawczo-prewencyjne i represyjnego oddziaływania, stosowane w ubezpieczeniu autocasco*, *Wiadomości Ubezpieczeniowe* 1977, nr 5, s. 1 i n.

sadnienia. Na tle uregulowania sprawy udziału własnego posiadacza pojazdu w szkodzie w § 27 i § 28 rozp. nasuwają się następujące spostrzeżenia.

Pierwszy rodzaj sytuacji, w których stosować należy udział własny posiadacza w szkodzie, został określony niezbyt jasno.<sup>8</sup> Niemniej należy przyjąć, iż przepis ten przewiduje potrącenie udziału własnego w szkodzie wtedy, gdy posiadacz pojazdu, uszkadzając czy też niszcząc całkowicie swój własny pojazd, ruchem jego wyrządza także innym osobom szkodę, rodzącą obowiązek jej wyrównania przez zakład ubezpieczeń z tytułu ustawowego ubezpieczenia OC. Generalnie rzecz biorąc, nie można mieć zastrzeżeń do takiego rozwiązania kwestii udziału własnego, choć niewątpliwie nie w każdej konkretnej sytuacji będzie ono sprawiedliwe z tego względu, iż odpowiedzialność cywilna posiadacza pojazdu oparta jest z reguły na zasadzie ryzyka i w związku z tym powstaje także bez jego winy. Jeżeli zatem zakład ubezpieczeń wypłaci choćby bardzo znikome odszkodowanie z tytułu ustawowego ubezpieczenia OC w związku z odpowiedzialnością cywilną posiadacza pojazdu opartą na zasadzie ryzyka, to udział własny w szkodzie trzeba będzie potrącić.<sup>9</sup>

Gdy chodzi o drugi rodzaj sytuacji, w których następuje potrącenie udziału własnego posiadacza w szkodzie, to dotyczy on takich mianowicie sytuacji, w jakich uszkodzenie lub zniszczenie pojazdu, przyczepy, naczepy oraz ich wyposażenia jest wynikiem nagłego działania siły mechanicznej w momencie zetknięcia się pojazdu z przedmiotami lub osobami znajdującymi się poza pojazdem (§ 27 ust. 1 pkt 2 rozp. w związku z § 21 pkt 1 rozp.). Dyspozycję tego przepisu wyczerpują głównie zdarzenia zawinione (lub też nie zawinione) przez posiadacza pojazdu, którymi posiadacz nieumyślnie, niejako sam sobie, uszkadza lub niszczy swój pojazd. Najczęściej będą to zdarzenia zachodzące w trakcie ruchu pojazdu, jak np. uderzenie pojazdu w drzewo w następstwie zbyt szybkiej jazdy, mokrej lub oblodzonej nawierzchni drogi, przemieszczenie się pojazdu w wyniku wypadnięcia z toru jazdy, uderzenie pojazdem w przydrożny słupek (krawężnik, drzewo itd.) przy jeździe do tyłu, parkowaniu pojazdu itd. Może wystąpić również i taka sytuacja, że pojazd wprawdzie stoi, ale powstała szkoda w pojeździe stanowi wynik nagłego działania siły mechanicznej w chwili zetknięcia się pojazdu z przedmiotami lub osobami (np. posiadacz przystanął pojazdem tak nieszczęśliwie na wjeździe do garażu, że następnie nie zabezpieczonymi drzwiami garażowymi uderzył nieumyślnie w pojazd uszkadzając go, itp.).

4. Przeprowadzenie wyraźnej linii oddzielającej rodzaje zdarzeń określonych w § 21 pkt 1 rozp. i powodujących szkody w pojeździe od pozostałych zdarzeń wymienionych w § 21 rozp. ma bardzo istotne znaczenie dla posiadaczy pojazdów wobec stosowania (lub niestosowania) przez zakład ubezpieczeń udziału własnego w szkodzie. Dostrzegali także ustawodawca i dlatego w § 28 pkt 1 rozp. w sposób wyraźny, niejako dodatkowo, wypowiedział zasadę niestosowania udziału własnego, jeżeli szkoda stanowi wynik zdarzeń określonych w § 21 pkt 2—6 rozp., choć sprawa ta została już rozstrzygnięta postanowieniami § 27 ust. 1 rozp. W powołanym tu przepisie § 21 pkt 2—6 rozp. chodzi bowiem o takie szkody w pojazdach (wymienione wyżej pod b—f), które nastąpiły w wyniku zdarzeń nie wywołanych przez posiadacza pojazdu i przez niego nie zawinionych.

W praktyce nasuwa najczęściej wątpliwość — z punktu widzenia stosowania udziału własnego posiadacza w szkodzie — sytuacja wymieniona w § 21 pkt 5 rozp.,

<sup>8</sup> Por. uwagi na ten temat (na tle analogicznie brzmiącego § 28 rozp. z dnia 30.XI.1981 r.) T. Kwiecińskiego: Ubezpieczenie pojazdów samochodowych od uszkodzeń (autocasco) po zmianach legislacyjnych, *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny* 1982, nr 4.

<sup>9</sup> Por. T. Kwieciński: Ubezpieczenie pojazdów (...), jw.

tj. gdy następuje uszkodzenie pojazdu przez osoby trzecie. Dlatego też kwestii tej poświęcić trzeba kilka oddzielnych uwag.

Otóż przede wszystkim należy powtórzyć za ustawodawcą i podkreślić, że w razie uszkodzenia pojazdu przez osobę trzecią udziału własnego posiadacza w szkodzie nie stosuje się.

Kto jest osobą trzecią w pojęciu przepisów § 21 pkt 5 w zw. z § 28 pkt 1 rozporządzenia RM dotyczących ustawowego ubezpieczenia autocasco? Otóż przez osoby trzecie należy rozumieć wszelkie — poza posiadaczem pojazdu — osoby, które dopuściły się uszkodzenia pojazdu w sposób zawiniony bądź też nie zawiniony. Do ich kręgu zaliczyć trzeba zarówno osoby, których tożsamość została ustalona,<sup>10</sup> jak i osoby, których tożsamości nie ustalono (i tak jest zresztą najczęściej).<sup>11</sup> Obojętne jest przy tym, czy osobą trzecią uszkadzającą pojazd jest pieszy, czy też kierowca innego (najczęściej nie zidentyfikowanego) pojazdu, kierujący wozem konnym itd. Ustawodawca nie wprowadza w tym zakresie żadnego rozróżnienia bądź też ograniczenia, które by zmierzały do wyłączenia odpowiedzialności gwarancyjnej zakładu ubezpieczeń, jak to uczynił np. w ustawowym ubezpieczeniu OC (por. § 10 pkt 2 rozp.). Wobec jednoznaczności przepisów rozporządzenia w tej materii, niedopuszczalna jest jakakolwiek zwężająca ich wykładnia czy też odmienna, mniej korzystna dla posiadaczy pojazdów mechanicznych, regulacja normami prawnymi niższego rzędu (np. zarządzeniem Min. Finansów).

Na tle takiego — słusznego moim zdaniem — uregulowania tej kwestii przez ustawodawcę w ustawowym ubezpieczeniu autocasco, nasuwa się pytanie o praktyczne znaczenie rozwiązania przyjętego w § 10 pkt 2 rozp. w zakresie ustawowego ubezpieczenia OC. Otóż zawarte w tym przepisie postanowienie, że z tytułu ubezpieczenia OC zakład ubezpieczeń nie odpowiada za szkody w pojeździe mechanicznym (z wyjątkiem szyb), jeżeli nie ustalono tożsamości posiadacza lub kierowcy albo nie zidentyfikowano pojazdu, którym spowodowano szkodę, odgrywa bardzo istotną rolę w wypadku szkód poważniejszych. Z tytułu ustawowego ubezpieczenia autocasco zakład ubezpieczeń odpowiada bowiem — jak wiadomo — najwyżej do wartości pojazdu według jego ceny obowiązującej w uśrednionym handlu detalicznym w dniu ustalenia szkody, i to po potrąceniu tzw. amortyzacji pojazdu. Gdyby zaś ustawodawca nie wprowadził przepisu § 10 pkt 2 rozp., to zgodnie z treścią § 9 ust. 1 i 2 rozp. odpowiedzialność gwarancyjna zakładu ubezpieczeń (z tytułu ustawowego ubezpieczenia OC) byłaby znacznie dalej idąca, bo sięgająca wolnorynkowej, ale nie spekulacyjnej ceny danego (uszkodzonego) pojazdu.<sup>12</sup>

5. W związku z powstaniem szkody w pojeździe z przyczyn określonych w § 21 rozp. ciąży na posiadaczu pojazdu szereg obowiązków określonych w przepisach § 36—38 rozp. Należy do nich przede wszystkim obowiązek zapobieżenia — w miarę możliwości — zwiększeniu się szkody, niedokonywania w pojeździe żadnych

---

<sup>10</sup> Posiadacz pojazdu może wówczas, według własnego wyboru, kierować roszczenie o naprawienie szkody w pojeździe bądź do sprawcy szkody (który jednak nie zawsze jest wypłacalny), bądź też do zakładu ubezpieczeń. W tym ostatnim wypadku, w razie wypłacenia posiadaczowi pojazdu odszkodowania, roszczenie przysługujące poszkodowanemu do sprawy szkody przechodzi na zakład ubezpieczeń (oczywiście do wysokości wypłaconego odszkodowania).

<sup>11</sup> Z zastrzeżeniem wyłączeń odpowiedzialności gwarancyjno-repartycyjnej zakładu ubezpieczeń przewidzianych w § 22 rozp.

<sup>12</sup> Obszernie co do zakresu odpowiedzialności z tytułu ustawowego ubezpieczenia OC i autocasco — zob. A. Wąsiewicz: Ubezpieczenia samochodowe, op. cit., s. 70 i n. oraz s. 185 i n.

zmian nie uzasadnionych koniecznością kontynuowania dalszej bezpiecznej jazdy oraz nieoddawania pojazdu do naprawy bez uprzedniego przeprowadzenia oględzin przez przedstawiciela zakładu ubezpieczeń. Ponadto w razie kradzieży ubezpieczonego pojazdu lub w wypadku powstałym w okolicznościach nasuwających przypuszczenie, że popełniono przestępstwo, jak również w razie spowodowania poważnej szkody w mieniu, posiadacz pojazdu (kierowca) powinien niezwłocznie zawiadomić Milicję Obywatelską, a za granicą — odpowiednie organy (§ 37 rozp.).

Na tle tak sformułowanego przepisu § 37 rozp. rodzą się w praktyce niekiedy wątpliwości wtedy, gdy zgłaszana w zakładzie ubezpieczeń szkoda powstała z przyczyn określonych w § 21 pkt 2—6 rozp., a zwłaszcza gdy uszkodzenie pojazdu dokonały nie zidentyfikowane osoby trzecie. Chodzi o to, czy w każdym wypadku powstania szkody z przyczyn określonych w tym przepisie konieczne jest zgłoszenie jej Milicji Obywatelskiej. Otóż jak wynika z treści § 37 rozp., takiej konieczności nie ma. Zgłoszenie wypadku organom MO jest konieczne tylko w razie: (a) kradzieży ubezpieczonego pojazdu, (b) spowodowania poważnej szkody w mieniu lub (c) istnienia okoliczności nasuwających przypuszczenie, że popełniono przestępstwo. Pierwsze z wymienionych tu zdarzeń, tj. kradzież ubezpieczonego pojazdu, jest o tyle oczywiste, że nie powinno nasuwać w praktyce wątpliwości. Z poważną szkodą w mieniu mamy do czynienia w interesujących nas sytuacjach (określonych w § 21 rozp.) — jak się wydaje — wówczas, gdy ubezpieczony pojazd uległ całkowitemu zniszczeniu albo też znacznemu uszkodzeniu. Wreszcie pojęcie „przestępstwa” definiuje kodeks karny.<sup>13</sup> Nie każdy czyn osoby trzeciej uszkadzającej pojazd jest przestępstwem. Bardzo często w grę wchodzi w takich razach tylko wykroczenie; wówczas obowiązek zgłoszenia faktu uszkodzenia pojazdu organom MO nie ciąży w ogóle na posiadaczu pojazdu.

Ponadto należy zwrócić uwagę na przepis § 38 rozp., w myśl którego nawet umyślne niedopełnienie tego obowiązku przez posiadacza pojazdu nie rodzi dla niego żadnych ujemnych następstw, jeżeli nie zostanie wykazane, że miało to wpływ na rozmiar szkody.

6. W końcu, dla porządku już tylko, wypada dodać, że w razie wypłaty przez zakład ubezpieczeń odszkodowania za szkody w pojeździe powstałe w wyniku zdarzeń określonych w § 21 pkt 2—6 rozp. posiadacz pojazdu nie traci ewentualnego uprawnienia do obniżonej o 20% lub 30% składki ubezpieczeniowej podstawowej za tzw. „bezszkodowość” w ciągu ostatnich 2 lub 4 lat. Ustawodawca w rozporządzeniu Min. Finansów z dnia 29.XII.1984 r. w sprawie taryfy składek<sup>14</sup> stanowi bowiem słusznie w § 6, że obniżka składki przysługuje posiadaczowi pojazdu, który nie spowodował w ciągu 2 lub 4 lat wypadku objętego ubezpieczeniem autocasco (lub OC). Do utraty więc uprawnienia do bonifikaty konieczne jest, żeby wypadek ubezpieczeniowy rodzący odpowiedzialność gwarancyjną zakładu ubezpieczeń był spowodowany przez samego posiadacza pojazdu. Tak jednak nie jest, gdy chodzi o wywołujące szkodę zdarzenia określone w § 21 pkt 2—6 rozp.

<sup>13</sup> J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski: Kodeks karny — Komentarz, Warszawa 1971, s. 22 i n.

<sup>14</sup> Rozporządzenie Min. Finansów z dnia 29.XII.1984 r. w sprawie taryfy składek za ubezpieczenia ustawowe komunikacyjne pojazdów mechanicznych osób fizycznych i jednostek gospodarki nieuspołecznionej (Dz. U. Nr 60, poz. 310).