

Janusz Ławrynowicz

Zmiany w przepisach regulujących obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne

Palestra 28/3-4(315-316), 30-34

1984

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.

wej). I jedna, i druga oczekuje na nabycie definitywnego prawa, a do wyjaśnienia ich pozycji prawnej użyteczna jest konstrukcja ekspektatywy.¹⁹ Judykatura i doktryna przyjęły, że ekspektatywa służy realizacji prawa definitywnego i w związku z tym jest w zasadzie w podobny sposób uregulowana.²⁰ Dotyczy to również przynależności ekspektatywy na nabycie samochodu do majątków małżonków.

W konsekwencji należy uznać, że prawo z rachunku przedpłat na nabycie samochodu, mimo że jest prawem niezbywalnym, wchodzi w skład majątku wspólnego małżonków, jeżeli spełnione są co do niego ogólne przesłanki zaliczania praw podmiotowych do majątku wspólnego małżonków (zawarte w k.r.o.). Przeciwna wykładnia prowadziłaby do rezultatów sprzecznych z instytucją wspólności majątkowej oraz z podstawowymi zasadami prawa rodzinnego.

V. Zaliczenie prawa z rachunku przedpłat na nabycie samochodu do majątku wspólnego małżonków powoduje, że bank obowiązany jest przepisać rachunek przedpłaty na nazwisko drugiego małżonka w razie przydzielenia mu tego prawa w postanowieniu sądowym o podziale majątku wspólnego albo w umowie zawartej przez małżonków, w której dokonali oni podziału majątku wspólnego. Przepisanie rachunku na nazwisko drugiego małżonka może nastąpić także w czasie trwania ustroju wspólności majątkowej, jeśli zażądają tego oboje małżonkowie albo też jeżeli małżonek, na którego nazwisko nie jest prowadzony rachunek, przedstawi tej treści postanowienie sądu wydane na podstawie art. 24 k.r.o.

¹⁹ Por. wytyczne SN przytoczone w przypisie 11.

²⁰ Z. Radwański: *Zarys (...)*, s. 88.

JANUSZ ŁAWRYNOWICZ

ZMIANY W PRZEPISACH REGULUJĄCYCH OBOWIĄZKOWE UBEZPIECZENIA KOMUNIKACYJNE

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30.XI.1981 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 30, poz. 166), obowiązujące od dnia 1.I.1982 r., zostało zmienione rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 27.XII.1983 r. (Dz. U. Nr 73, poz. 325), które weszło w życie z dniem 1.I.1984 r. Artykuł omawia (porównawczo) przepisy dotychczasowe ze zmianami wprowadzonymi powyższą nowelą.

1. Zgodnie z przepisem § 5 ust. 1 rozporządzenia z 1981 r. z obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco, dotyczącego wypadków na terytorium Polski, były zwolnione samochody używane w celach zarobkowych przez okres dłuższy niż 10 lat, a w celach niezarobkowych — dłuższy niż 15 lat (pkt 1) oraz autobusy, samochody ciężarowe, ciągniki i przyczepy do pojazdów samochodowych, używane przez okres dłuższy niż 10 lat (pkt 2). W myśl § 5 ust. 1 w brzmieniu nadanym przez rozporządzenie z 1983 r. z omawianego ubezpieczenia zostały zwolnione samochody osobowe używane tylko w celach niezarobkowych przez okres dłuższy niż 15 lat (pkt 1) oraz autobusy, samochody ciężarowe, ciągniki i przyczepy do pojazdów samochodowych, używane także tylko w celach niezarobkowych przez okres dłuższy niż 10 lat (pkt 2). Ze znowelizowanego przepisu § 5 ust. 1 rozporządzenia wynika, że wszystkie po-

jazdy mechaniczne używane w celach zarobkowych są objęte od dnia 1.I. 1984 r. obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco bez względu na okres używania tych pojazdów.

2. Przepis § 5 ust. 2 rozporządzenia z 1981 r. zezwalał posiadaczowi pojazdu mechanicznego na zrezygnowanie z obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco, jeżeli posiadacz pojazdu do dnia 31 grudnia danego roku opłacił składkę ubezpieczeniową — na następny rok ubezpieczeniowy — tylko za obowiązkowe ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej i następstw nieszczęśliwych wypadków (OC i NW) i jednocześnie na blankiecie wpłaty składki dla PZU złożył oświadczenie o rezygnacji z tego ubezpieczenia. Z przepisu § 5 ust. 2 rozporządzenia w brzmieniu nadanym nowelą z 1983 r. wynika, że:

1) pojazd mechaniczny używany w celach niezarobkowych może być zwolniony z omawianego ubezpieczenia, jeżeli jego posiadacz w terminie do dnia 31 stycznia danego roku opłaci składkę tylko za obowiązkowe ubezpieczenia OC i NW oraz złoży jednocześnie oświadczenie o rezygnacji z ubezpieczenia auto-casco na blankiecie opłaty składki dla PZU;

2) nie może być jednak zwolniony z omawianego ubezpieczenia w danym roku kalendarzowym pojazd mechaniczny, który w okresie od dnia 1 stycznia do dnia złożenia oświadczenia o rezygnacji z ubezpieczenia AC został uszkodzony, zniszczony lub utracony wskutek zdarzeń, z tytułu których wynika roszczenie do zakładu ubezpieczeń z obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco. Dla lepszego objaśnienia tego przepisu przytoczę tu następujący przykład. Pojazd mechaniczny był objęty obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco w 1984 r. W styczniu 1985 r. posiadacz tego pojazdu opłacił za 1985 r. składkę tylko za obowiązkowe ubezpieczenia OC i NW oraz złożył oświadczenie o rezygnacji z obowiązkowego ubezpieczenia AC w 1985 r. Jeżeli jednak w okresie między dniem 1.I.1985 r. a dniem złożenia oświadczenia o rezygnacji z ubezpieczenia w 1985 r. pojazd zostanie uszkodzony, zniszczony lub utracony wskutek zdarzenia, z tytułu którego zakład ubezpieczeń będzie zobowiązany do wypłacenia świadczenia z obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco, to wówczas posiadacz tego pojazdu nie może być zwolniony z powyższego ubezpieczenia w 1985 r. i powinien za ten rok opłacić składkę także za obowiązkowe ubezpieczenie AC.¹

3. Dotychczasowy przepis § 9 ust. 2 przewidywał, że za szkodę wyrządzoną na terytorium Polski krajowcowi dewizowemu zakład ubezpieczeń odpowiadał także wówczas, gdy szkoda została wyrządzona w okolicznościach uzasadniających odpowiedzialność cywilną posiadacza lub kierowcy pojazdu mechanicznego, a nie ustalono ich tożsamości lub nie zidentyfikowano pojazdu.² Z treści tego przepisu wynikało, że zakład ubezpieczeń odpowiadał zarówno za szkodę na osobie jak i za wszelkie szkody rzeczowe poniesione przez poszkodowanego wskutek wypadku, jaki nastąpił w okolicznościach wymienionych w powyższym przepisie. Odpowiedzialnością zakładu

¹ Obowiązkowym ubezpieczeniom w ruchu zagranicznym nadal podlegają w pełnym zakresie (OC, NW, AC) — tak jak dotychczas — pojazdy mechaniczne, wraz z przyczepami, posiadane przez krajowców dewizowych będących osobami fizycznymi, jednostkami gospodarki społecznej oraz nie społecznej — bez względu na okres używania tych pojazdów (§ 2 rozporządzenia).

² W uchwale z dnia 21.I.1977 r. III CZP 60/76 Sąd Najwyższy wyjaśnił, że do identyfikacji pojazdu mechanicznego w rozumieniu przepisów o obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych niezbędne jest ustalenie takich cech tego pojazdu, które by go odróżniły od innych pojazdów tego typu, charakteru czy produkcji (NP 1977, nr 12, s. 1694 — z głosem J. Ławrynowicza i Nowaka).

ubezpieczeń były objęte także szkody powstałe w pojeździe mechanicznym poszkodowanego. Nowela z 1983 r. uzupełniła dotychczasowy przepis § 9 ust. 2 przez dodanie wyrazów „z zastrzeżeniem § 10 pkt 2a”, a ten ostatni przepis, wprowadzony nowelą, wyłącza odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za powstałe na terytorium Polski szkody w pojeździe mechanicznym, jeżeli nie zidentyfikowano pojazdu, wskutek ruchu którego wynikła szkoda. Z porównania przepisów § 9 ust. 2 i § 10 pkt 2a w brzmieniu nadanym nowelą rozporządzenia z 1983 r. wynika, że z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zakład ubezpieczeń odpowiada za szkody wynikłe na terytorium Polski w okolicznościach wskazanych w § 9 ust. 2, przy czym w takiej sytuacji odpowiedzialnością ubezpieczyciela są objęte (tak jak dotychczas) szkody na osobie (uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia, śmierć) oraz szkody rzeczowe (zniszczenie, uszkodzenie lub utrata rzeczy) poniesione przez poszkodowanego — z wyjątkiem szkód wynikłych w jego pojeździe mechanicznym. Wyłączenie odpowiedzialności za te ostatnie szkody jest uzasadnione tym, że — po wejściu w życie rozporządzenia z 1981 r. — na tle przepisu § 9 ust. 2 usiłowano popełnić lub popełniono liczne nadużycia, polegające na żądaniu odszkodowania za pojazdy mechaniczne rzekomo uszkodzone lub zniszczone przez inne nie zidentyfikowane pojazdy mechaniczne, podczas gdy w rzeczywistości te zniszczenia lub uszkodzenia powstały w okolicznościach uzasadniających wypłaty świadczenia z obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco.

4. Jednorazowe świadczenia pieniężne z obowiązkowego ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków nowela z 1983 r. podwyższyła do następujących kwot:

- 1) w § 15 ust. 1 rozporządzenia z 1981 r. kwotę 30.000 zł — do kwoty 50.000 zł,
- 2) w § 16 ust. 2 rozp. z 1981 r. kwotę 600 zł — do 1.000 zł, kwotę 2.000 zł — do kwoty 5.000 zł i kwotę 60.000 zł — do kwoty 100.000 zł.

5. Dotychczasowy przepis § 22 ust. 1 pkt 1, który wymienia szkody, za które zakład ubezpieczeń odpowiadał z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco, otrzymał następujące brzmienie: „nagłego działania siły mechanicznej w momencie zetknięcia pojazdu z przedmiotami lub osobami znajdującymi się poza tym pojazdem”. Wydaje się, że brzmienie tego przepisu nadane nowelą z 1983 r. nie zmienia zakresu odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń, jaka wynikała z dotychczasowego przepisu § 22 ust. 1 pkt 1 rozp. z 1981 r.

6. Zgodnie z § 23 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia z 1981 r., z obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco zakład ubezpieczeń nie odpowiadał za szkody nie przekraczające 1.000 zł. Według § 23 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia w brzmieniu nadanym nowelą z 1983 r. zakład ubezpieczeń nie odpowiada za szkody, które nie przekraczają 3.000 zł, a za szkody powstałe w ruchu zagranicznym — 1.000 zł. Przepis ten nie dotyczy szkód powstałych z przyczyn określonych w § 22 ust. 1 pkt 6, tj. szkód polegających na uszkodzeniu lub zniszczeniu pojazdu w związku z przewozem osób, którym ma być udzielona pomoc lekarska.

7. W § 25 ust. 3 rozporządzenia z 1981 r. ostatnie zdanie brzmiało:

„z ustalonej kwoty szkody potrąca się wartość pozostałości”. Oznaczało to, że wartość tej pozostałości należało potrącić w razie powstania szkody zarówno częściowej jak i całkowitej. Nowela rozporządzenia z 1983 r. skreśliła to zdanie i dodała w § 25 ust. 4 w brzmieniu następującym: „4. Z ustalonej kwoty szkody częściowej potrąca się wartość pozostałości”. Kwestię potrącenia pozostałości po szkodzie całkowitej reguluje § 24 rozporządzenia, nie zmieniony przez nowelę.

8. Przepis § 28 pkt 2 rozporządzenia z 1981 r. stanowił, że z ustalonej wartości szkody całkowitej lub częściowej potrąca się udział własny posiadacza pojazdu

w szkodzie objętej ubezpieczeniem auto-casco, jeżeli szkoda wynika wskutek przewrócenia się pojazdu lub zderzenia z przedmiotami, pod warunkiem jednak, że szkoda wynika z winy posiadacza lub kierowcy pojazdu. Według § 28 pkt 2 w brzmieniu nadanym nowelą z 1983 r. udział własny posiadacza pojazdu w szkodzie potrąca się z ustalonej wartości szkody także wówczas, gdy posiadacz pojazdu nie ponosi winy za szkodę powstałą wskutek nagłego działania siły mechanicznej w momencie zetknięcia się pojazdu z przedmiotami lub osobami znajdującymi się poza tym pojazdem (§ 22 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w brzmieniu nadanym nowelą z 1983 r.).

9. Nowela rozporządzenia z 1983 r. skreśliła przepis § 30 rozp. z 1981 r., ograniczającego wysokość świadczenia z obowiązkowego ubezpieczenia auto-casco do 500.000 zł za szkody całkowite lub częściowe w pojazdach samochodowych produkcji państw nie będących członkami Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej i Jugosławii. W związku z tym należy uznać, że wysokość świadczenia z omawianego ubezpieczenia nie podlega obecnie kwotowemu ograniczeniu, lecz świadczenie to kształtuje się w wysokości rzeczywistej szkody z uwzględnieniem amortyzacji uszkodzonego, zniszczonego lub utraconego pojazdu. Wypada tu zarazem przypomnieć, że zgodnie z § 27 ust. 1 rozporządzenia ustalenie szkody całkowitej lub częściowej w pojeździe samochodowym objętym obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco następuje na podstawie obowiązujących w dniu ustalenia odszkodowania w uspołecznionym handlu detalicznym cen nowych pojazdów i części zamiennych.

10. Przepis § 49 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia z 1981 r. w ubezpieczeniu auto-casco ograniczał wysokość udziału własnego posiadacza pojazdu w szkodzie całkowitej lub częściowej do kwoty 15.000 zł. Nowela rozporządzenia z 1983 r. skreśliła w tym przepisie wyrazy: „w kwocie nie przekraczającej 15.000 zł”. Obecnie wysokość tego udziału w szkodzie określa zarządzenie Ministra Finansów z dnia 31.XII.1983 r. w sprawie ustalania szkód w pojazdach samochodowych osób fizycznych i jednostek gospodarki nie uspołecznionej objętych obowiązkowym ubezpieczeniem komunikacyjnym (MP Nr 44, poz. 258). Zgodnie z § 5 ust. 1 tego zarządzenia wysokość tę określa załącznik nr 2 do zarządzenia w sposób następujący:

Tabela udziałów własnych

Rodzaje pojazdów	Udział własny w złotych		
	podstawowy przy pierwszej szkodzie	przy drugiej szkodzie	przy trzeciej szkodzie i następnej
Samochody osobowe o pojemności silnika w cm ³ :			
do 900 *	6.000	9.000	12.000
901—1250	8.000	12.000	16.000
1251—1500	10.000	15.000	20.000
powyżej 1500	12.000	18.000	24.000
Autobusy i przyczepy autobusowe	14.000	21.000	28.000
Samochody ciężarowe i specjalne oraz przyczepy do samochodów ciężarowych	10.000	15.000	20.000
Ciągniki rolnicze i gąsienicowe oraz przyczepy do nich	10.000	15.000	20.000

* Dotyczy również przyczep campingowych do samochodów osobowych w ruchu zagranicznym.

11. Należy zwrócić uwagę na następujące ważniejsze postanowienia zarządzenia cyt. wyż. w pkt 10:

1) § 2.1. Wartość pojazdu stanowi różnica między ceną nowego pojazdu danej marki i typu wraz z wyposażeniem a kwotą amortyzacji wynikającą z okresu eksploatacji pojazdu ustaloną według stawek określonych w załączniku nr 1 do zarządzenia.

2) § 4. Jeżeli ceny części zamiennych lub zespołów zakwalifikowanych do wymiany są określone jedynie w walucie zagranicznej, to odszkodowanie w złotych ustala się według bieżącego kursu walut obcych w złotych ustalonego przez prezesa Narodowego Banku Polskiego.

Powyższe zarządzenie weszło w życie z dniem 1.I.1984 r. i uchyliło dotychczas obowiązujące w tym zakresie zarządzenie Ministra Finansów z dnia 10.XII.1981 r. (M.P. Nr 31, poz. 284).

HENRYK POPŁAWSKI

PRZESTĘPSTWA PRZECIWKO WYBOROM

W artykule omawiane są przestępstwa przeciwko wyborom, którymi zgodnie z art. 189 § 1 i 2 k.k. są: 1) przeszkadzanie w swobodnym wykonywaniu praw wyborczych przy użyciu przemocy, groźby, podstępu lub nadużycia stosunku zależności; 2) fałszowanie wyników głosowania; 4) zapoznanie się wbrew woli wyborcy z treścią jego głosu z naruszeniem przepisów o tajności głosowania. Zwraca się uwagę na pewne sprzeczności między Konstytucją a ordynacją wyborczą w sprawie niektórych uprawnień wyborczych, wskazuje się na niepełną ochronę tych praw oraz postuluje się pełniejszą penalizację.

1. Uwagi ogólne

Przestępstwa przeciwko wyborom pojawiły się w kodeksach karnych stosunkowo późno. Jest to zrozumiałe, ponieważ potrzeba penalizacji jakiegoś czynu narzuca się wówczas, gdy dany czyn narusza jakieś dobro pozostające pod ochroną prawa, a ponadto gdy jest on tak dalece społecznie niebezpieczny, że wymaga ingerencji ze strony prawa karnego. Tymczasem wybory, które są najbardziej demokratycznym sposobem powoływania obywateli do pełnienia funkcji publicznych w organach państwowych, samorządowych i innych w drodze głosowania na wysuniętych — również w sposób demokratyczny — kandydatów, są zjawiskiem stosunkowo nowym.

Ten system, sposób powoływania ludzi do pełnienia funkcji publicznych w państwie został upowszechniony dopiero w wyniku rewolucji burżuazyjno-demokratycznej,¹ chociaż w niektórych krajach można się było z nim spotkać wcześniej. Na przykład w Anglii już w XIII wieku, w USA sięga on początków istnienia klonii, a w Polsce — w XV wieku.² Zaznaczyć przy tym należy, że również samo

¹ Por. np. M. Szczaniecki: Powszechna historia państwa i prawa, Warszawa 1970, s. 271—277, 337—401, 574 i n.

² Por. Wielka Encyklopedia Powszechna, PWN, t. 12, Warszawa 1969, s. 533.