
Sesja naukowa w Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu na temat obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w PRL

Palestra 20/8-9(224-225), 75-80

1976

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.

uprawnień do obrony, bo w trudnych do przewidzenia faktycznych komplikacjach może się to odbić ujemnie na losach oskarżonego.

Liczyć się można jeszcze z zarzutem, że problem jest nieco sztuczny, że jest „wymyślony”. Czy rzeczywiście tak? Przecież jeżeli przyjmiemy zasadę „prowizorium”, to prostą logiczną konsekwencją tego powinno być wymierzenie tego prowizorium i określenie uprawnionego kontrolera miary. Dalsze konsekwencje byłyby już jasne: po przekroczeniu stosownej miary czasu i braku „formalnego” pełnomocnictwa ze strony oskarżonego poprzednie „rodzinne” upoważnienie powinno bezwarunkowo utracić swą ważność.

Ale z reguły tak się wcale nie dzieje. No bo rzeczywiście w trudniejszych sytuacjach omija się ściśle rozumowanie proceduralne i stosuje procedurę „na oko”. To jednak nie powinno być celem.

Sytuacja ta przypomina mi bardzo dobry dowcip z okresu prac zespołu proceduralnego Komisji Kodyfikacyjnej. Przy jakichś tam trudnościach ktoś, mocno już znudzony, zaproponował w pewnej chwili wprowadzenie do części ogólnej k.p.k. (taka właśnie była planowana) przepisu o treści następującej: „Przepisy niniejszego kodeksu należy tłumaczyć i stosować zgodnie z zasadami zdrowego rozsądku”. Ktoś inny, złośliwy, zaproponował z kolei, by przepis ten uzupełnić słowami: „chyba że ustawa stanowi wyraźnie inaczej”.

Przepis ten nie został wprowadzony do k.p.k., musimy więc męczyć się z tymi przepisami, które istnieją.

Roman Łyczywek

NOTATKI

Sesja naukowa w Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu na temat obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w PRL

Stalemu wzrostowi liczby pojazdów mechanicznych w naszym kraju towarzyszy, niestety, stale wzrastająca liczba wypadków spowodowanych ruchem tych pojazdów a pociągających za sobą liczne ofiary w ludziach i znaczne szkody materialne. Te ujemne następstwa rozwoju motoryzacji stanowią poważny problem społeczny i gospodarczy oraz stawiają przed instytucją ubezpieczeń komunikacyjnych coraz to większe zadania i wymagania. Skuteczne łagodzenie następstw wypadków drogowych oraz zapobieganie im powinno się opierać na nowoczesnych unormowaniach prawnych i właściwej praktyce. Postulat ten może być realizowany przez odpowiednie sformułowanie zasad ubezpieczeń komunikacyjnych. Poszukiwanie możliwie najlepszych rozwiązań tego rodzaju ubezpieczeń wymaga szerokiej konfrontacji teorii z praktyką, konfrontacji niejednokrotnie kontrowersyjnych poglądów reprezentowanych zarówno przez naukowców jak i przez praktyków, stosujących prawo ubezpieczeniowe w swej codziennej pracy.

Doceniając znaczenie tych problemów Instytut Prawa Cywilnego Wydziału Prawa i Administracji im. Adama Mickiewicza w Poznaniu i Centrala Państwowego Zakładu Ubezpieczeń w Warszawie zorganizowały w dniach 27—28 kwietnia br. w Poznaniu sesję naukową poświęconą problematyce obowiązkowych ubezpieczeń ko-

munikacyjnych w PRL na tle przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 listopada 1974 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 46, poz. 274; zm.: Dz. U. z 1975 r. Nr 30, poz. 160). W sesji tej wzięli udział przedstawiciele świata nauki, mianowicie prawa cywilnego, karnego, ubezpieczeniowego, medycyny sądowej i inżynierii lądowej, oraz przedstawiciele praktyki, tj. Państwowego Zakładu Ubezpieczeń, „Warty” Towarzystwa Ubezpieczeń i Reasekuracji SA w Warszawie, Sądu Najwyższego, Głównej Komisji Arbitrażowej, Prokuratury, Adwokatury, Milicji Obywatelskiej, a także zainteresowanych resortów i organizacji zrzeszających właścicieli pojazdów mechanicznych.

Na sesji przedstawiono 21 wymienionych niżej referatów, które przygotowali następujący autorzy:

1. prof. dr W. Warkalło (Uniwersytet Warszawski): Polski model kompensacji szkód wynikających ze zmotoryzowanej komunikacji drogowej,
2. dr M. Domagała („Warta” Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji): Kierunki rozwoju ubezpieczeń komunikacyjnych w PRL,
3. dr A. Koch (Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu): Związek przyczynowy jako przesłanka odpowiedzialności PZU z tytułu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych OC i NW,
4. prof. dr hab. A. Szpunar (Uniwersytet Łódzki): Ustalenie odszkodowania z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej,
5. mgr A. Woźnicki (Rada Adwokacka w Poznaniu): Przywrócenie pojazdu samochodowego do stanu poprzedniego w świetle przepisów o obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych i kodeksu cywilnego,
6. doc. dr hab. S. Sołtysiński (Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu): Odpowiedzialność PZU w ramach obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych OC za szkody powstałe w następstwie niemożności korzystania z pojazdu przez uszkodzanego,
7. prof. dr hab. Z. K. Nowakowski (Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu): Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za szkody przyszłe, związane z wypadkami samochodowymi,
8. mgr T. Kwieciński (Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu): Ustalenie wysokości szkody i odszkodowania w obowiązkowym ubezpieczeniu auto-casco a szkoda i odszkodowanie według przepisów kodeksu cywilnego,
9. dr L. Przybylczak i mgr K. Pordąb (prokuratorzy w Poznaniu): Niektóre problemy wynikające z wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym, które wydarzyły się w roku 1974 i w I połowie 1975 r. w Poznaniu,
10. dr J. Panowicz-Lipska (Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu): Zadośćuczynienie pieniężne za krzywdę w świetle obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych,
11. doc. dr hab. A. Rembieniński (Uniwersytet Łódzki): Zbieg wypadku komunikacyjnego z wypadkiem przy pracy,
12. prof. dr hab. A. Ratajczak (Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu): Stan nietrzeźwości jako okoliczność wyłączająca odpowiedzialność PZU z tytułu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych,
13. dr T. Sangowski (Akademia Ekonomiczna w Poznaniu): Roszczenie regresowe ubezpieczyciela w obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych,
14. prof. dr hab. A. Wąsiewicz (Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu): Podwyższenie i obniżenie składki ubezpieczeniowej uiszczanej przez osoby fizyczne i jednostki gospodarki nie uspołecznionej za obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne,

15. Mjr mgr B. Rakowski i mgr inż. por. K. Jędrysiak (Komenda Wojewódzka MO w Poznaniu): Milicyjna obsługa zdarzeń drogowych w świetle obowiązujących przepisów a odszkodowanie powypadkowe PZU,
16. prof. dr E. Wengerek (Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu): Cywilno-proccsowe zagadnienia dochodzenia roszczeń o świadczenia z obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych,
17. dr T. Ereciński (Uniwersytet Warszawski): Stosunek postępowania likwidacyjnego, prowadzonego przez organy zakładu ubezpieczeń w ramach obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, do postępowania sądowego,
18. dr S. Madaj (Sąd Wojewódzki w Poznaniu): Problematyka dowodowa w zakresie orzekania w sprawach o świadczenia z tytułu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w przedmiocie odpowiedzialności cywilnej,
19. prof. dr E. Chróścielewski (Akademia Medyczna w Poznaniu): Znaczenie bezpośredniego lekarskiego badania jako dowodu w procesie o odszkodowanie lub świadczenia w obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych,
20. mgr Z. Lichniak (Centrala PZU): Zmiany w zakresie funkcji kompensacyjnej oraz prewencyjnej ubezpieczeń komunikacyjnych,
21. doc. dr inż. B. Rzczyński (Politechnika Poznańska): Wpływ organizacji ruchu na zmniejszenie wypadkowości drogowej.

Sesję otworzył prof. dr hab. A. Wąsiewicz, witając przedstawicieli organizatorów oraz uczestników sesji, a następnie w krótkim wprowadzeniu zwrócił uwagę na to, że o wyborze tematu sesji zadecydowało rzeczywiste zapotrzebowanie społeczne na omówienie i analizę najbardziej trudnych, aktualnych i kontrowersyjnych problemów, jakie się wyłaniają na tle przepisów normujących obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne. Konferencja, na której spotkali się przedstawiciele różnych dziedzin nauk prawnych i praktyków, daje możliwość bezpośredniej wymiany poglądów i jednocześnie stanowi inspirację do podjęcia badań, które są istotne dla życia państwowego, społecznego i gospodarczego. Byłoby bardzo pożądane, aby badania te prowadzone były wspólnie z praktykami, którzy najlepiej są zorientowani w tym, jakie z aktualnych problemów występują z największą ostrością i wymagają szybkich rozwiązań możliwych do zastosowania w praktyce.

Po tym wprowadzeniu rozpoczęła się nad referatami dyskusja, w której wzięło udział przeszło 30 uczestników sesji. Wielość i różnorodność problemów poruszonych w referatach i w dyskusji nie pozwala na przytoczenie w niniejszej notatce nawet w skrócie poglądów wszystkich autorów referatów i dyskutantów. Chciałbym jednak zwrócić szczególną uwagę na referaty prof. dra W. Warkały i dra M. Domały, naczelnego dyrektora „Warty” Towarzystwa Ubezpieczeń i Reasekuracji SA w Warszawie.

Prof. Warkały podkreślił, że w Polsce ukształtował się wykazujący największy dynamizm rozwojowy i chyba najbardziej rozbudowany model kompensacji szkód wynikających z ruchu pojazdów mechanicznych. Kompensacja szkód w obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych, wprowadzonych w Polsce w 1962 r., zwróciła na siebie uwagę doktryny zagranicznej ze względu na śmiałość i oryginalność przyjętych i stosowanych z powodzeniem rozwiązań. Oryginalność tych rozwiązań polega na wprowadzeniu trzech rodzajów obowiązkowych ubezpieczeń, obejmujących ryzyko związane ze zmotoryzowaną komunikacją. Polska jest jedynym krajem, w którym omawiane ubezpieczenia obejmują: 1) następstwa nieszczęśliwych wypadków (NW), 2) odpowiedzialność cywilną (OC) i 3) uszkodzenie pojazdów samochodowych (AC). W innych krajach istnieją tylko ubezpieczenia OC bądź to powstające *ex lege* (przede wszystkim w krajach socjalistycznych), bądź też na pod-

stawie umowy, której zawarcie jest obowiązkiem wynikającym z ustawy (kraje kapitalistyczne). Każde z trzech współlistniejących u nas ubezpieczeń różni się od obu pozostałych przedmiotem ochrony ubezpieczeniowej. Przedmiotem ochrony NW jest życie i zdrowie ludzi, OC — zadośćuczynienie i szkody majątkowe, AC — uszkodzenie i utrata pojazdu samochodowego. Uzupełnieniem tego systemu jest możliwość zawierania dobrowolnych umów ubezpieczenia NW, OC i AC przez posiadaczy zależnych oraz ubezpieczenia NW przez osoby przewożone nie objęte tym obowiązkowym ubezpieczeniem. W omawianym referacie jego autor podkreślił, że taka konstrukcja polskich ubezpieczeń komunikacyjnych zapewnia pełnię ochrony ubezpieczeniowej oraz że ochrona ta przybrała najbardziej nowoczesną postać, w której zostały sprzęgnięte w jedną całość obie istniejące obecnie techniki społecznej indemnizacji, a więc te, w której obok tradycyjnej odpowiedzialności sprawczej typu deliktowego występuje także odpowiedzialność gwarancyjno-repartycyjna typu ubezpieczeniowego.

Omawiając w swym referacie kierunki rozwoju ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce, dr Domagała wskazał na wagę społeczno-gospodarczą problemu, jakim w naszym kraju są wypadki drogowe, bezpośrednio związane z rozwojem motoryzacji i stanem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podstawową formą realizacji ochrony ubezpieczeniowej są ubezpieczenia obowiązkowe, lecz — zdaniem autora referatu — ubezpieczenia dobrowolne związane z ruchem pojazdów mechanicznych mają perspektywę rozwojowe. Mimo bowiem wprowadzenia z dniem 1 stycznia 1975 r. trójczłonowych obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych przez włączenie do tych ubezpieczeń auto-casco istnieją znaczne możliwości stosowania także dobrowolnych ubezpieczeń tego rodzaju. Nowe rozwiązania wprowadzone w 1975 r. mają na celu rozszerzenie tej formy ubezpieczenia, która umożliwi elastyczniejsze dostosowywanie oferowanych posiadaczom pojazdów mechanicznych ubezpieczeń do ich potrzeb. Rozwiązania te umożliwiają opłacanie dodatkowych składek ubezpieczeniowych za bardziej pełny i efektywny zakres ochrony ubezpieczeniowej. Ubezpieczenia dobrowolne będą uzupełniały ubezpieczenia obowiązkowe. Łączenie ubezpieczeń dobrowolnych z obowiązkowymi rozszerza możliwości zwiększenia efektywności kompensacji ubezpieczeniowej. Rozszerzenie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych przez objęcie nimi także ryzyka utraty i uszkodzenia pojazdów mechanicznych (AC) wyrównuje ryzyko całej wspólnoty posiadaczy tych pojazdów. Należy przy tym zwrócić uwagę, że pomimo rozszerzenia omawianych ubezpieczeń utrzymano stosunkowo niską składkę za te ubezpieczenia. Wprowadzenie przez nowelę do rozporządzenia w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych ograniczenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń za wypadki, jakie wynikły w czasie kierowania przez posiadacza zależnego pojazdem mechanicznym nie przeznaczonym do osiągnięcia zarobku (§ 5 ust. 1 pkt 1 rozp. — Dz. U. z 1975 r. Nr 30, poz. 160), autor referatu uzasadnił tym, że coraz więcej osób posiadających prawo jazdy, a nie posiadających pojazdów mechanicznych, kieruje pojazdami należącymi do innych osób. Powoduje to zwiększenie ryzyka i zagrożenia w ruchu drogowym, ponieważ osoby nie posiadające pojazdów mechanicznych, a korzystające tylko dorywczo z cudzych pojazdów powodują — wskutek mniejszego doświadczenia i nieraz braku technicznego rozeznania — więcej wypadków. Osoby te nie opłacały dotychczas żadnych składek ubezpieczeniowych za ryzyko związane z ruchem kierowanych przez siebie pojazdów. Od 1 października 1975 r. posiadacze zależni pojazdów mechanicznych korzystają z pełnej ochrony ubezpieczeniowej przewidzianej w omawianym rozporządzeniu przez zawieranie krótkoterminowych lub na okres dłuższy dobrowolnych ubezpieczeń NW, OC i AC. Poruszając tę kwestię, autor re-

feratu przytoczył interesujący przykład zróżnicowania form i rodzajów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej i auto-casco stosowanych w Wielkiej Brytanii. W kraju tym bowiem wysokość składki jest zróżnicowana w zależności od rejonu, w którym pojazd samochodowy jest użytkowany, oraz od celów, do których się go używa, i liczby osób nim kierujących. I tak najwyższe składki są pobierane w rejonach o największym zagęszczeniu pojazdów na drogach i najwyższej wypadkowości (Londyn, Manchester). Ponadto wysokość składki zależy od tego, czy pojazd jest użytkowany do celów rodzinnych i na potrzeby osobiste, czy też do celów zawodowych, czy wreszcie użytkuje się go w pełnym zakresie. Jeżeli pojazdem kieruje wyłącznie jego właściciel, składka jest wówczas niższa o 20%, a jeżeli kieruje nim właściciel i jego małżonka — to o 15% w porównaniu ze składką pobieraną za ubezpieczenia OC i AC, przewidujące ochronę bez względu na to, kto kieruje pojazdem.

Uczestnicy sesji na ogół pozytywnie ocenili obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne. Wskazywano na walor tych ubezpieczeń polegający na ich wysokiej efektywności wskutek zapewnienia powszechności i pełni ochrony ubezpieczeniowej przy jednoczesnej tanioci obsługi, a przez to stosunkowo niskiej kalkulacji składek ubezpieczeniowych. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej spełnia ważną funkcję społeczną, ponieważ przeciętny posiadacz samochodu nie mógłby wyrównać szkody spowodowanej jego ruchem. Ubezpieczenie OC zarówno chroni posiadacza samochodu, jak i zapewnia poszkodowanemu należytą kompensatę jego szkody. Z aprobatą spotkała się wprowadzona po raz pierwszy w 1962 r. instytucja *action directe*, umożliwiająca wytoczenie powództwa bezpośrednio przeciwko zakładowi ubezpieczeń. Powyższa instytucja *action directe* w ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej i coraz częstsze stosowanie przymusowego ubezpieczenia OC świadczy o tym, że ubezpieczenie to przeszło do wyższej fazy rozwojowej, charakteryzującej się wzmożoną ochroną osoby poszkodowanej, która nie jest pođmiotem stosunku ubezpieczeń komunikacyjnych auto-casco ma sens ekonomiczny i społeczny. Za ubezpieczeniem tym przemawia rozwój motoryzacji i ponoszenie przez właścicieli pojazdów mechanicznych znacznych szkód, których naprawienie przekracza finansowe możliwości tych osób.

W dyskusji poddano jednak krytyce niektóre uregulowania omawianych ubezpieczeń. Kwestionowano więc słuszność wyłączenia z obowiązkowych ubezpieczeń posiadaczy zależnych, zwłaszcza w zakresie NW i OC, oraz wyłączenie osób przewożonych z obowiązkowej ochrony ubezpieczeniowej w zakresie NW. Wyłączenia te — zdaniem krytyków — są odstępstwem od powszechności i pełni ochrony ubezpieczeniowej. W związku z tym postulowano — *de lege ferenda* — ograniczenie wyłączeń z obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych.

Przytoczony w referacie dra Domagały przykład systemu ubezpieczeń w Wielkiej Brytanii powinien — *de lege ferenda* — stać się inspiracją dla naszych rozwiązań, które by uwzględniały dyferencję kosztów ubezpieczenia, co mogłoby zapewnić prawidłową, pełną ochronę ubezpieczeniową.

W dyskusji poruszono kwestię odszkodowania z ubezpieczenia OC w okresie, w którym — wskutek uszkodzenia lub utracenia pojazdu używanego do celów niezarobkowych — jego właściciel musiał ponosić wydatki niezbędne do wynajęcia pojazdu zastępczego.

Z krytyczną oceną niektórych dyskutantów spotkała się wysokość udziału własnego w szkodzie objętej ubezpieczeniem auto-casco. Wysokość tego udziału powoduje, że najpowszechniej zdarzające się niewielkie szkody (tzw. popularnie „stłucz-

ki") zostały wyjęte spod ochrony ubezpieczeniowej. Co się tyczy tego ubezpieczenia, to postulowano wprowadzenie w nim sumy ubezpieczenia, co z kolei umożliwiłoby zróżnicowanie składek w zależności od wartości pojazdu.

W referatach i w dyskusji poruszono także zagadnienia procesowe wynikające z obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, kwestie dotyczące wykładni przepisów oraz inne związane z nimi zagadnienia, których nie sposób wymienić w niniejszej notatce.

Z uznaniem należy zauważyć, że organizatorzy sesji zapowiedzieli wydanie książkowe wszystkich referatów i głosów w dyskusji i udostępnienie w ten sposób instytucjom i osobom interesującym się zagadnieniami ubezpieczeń nabycie książki na rynku księgarskim. Publikację tę przygotowują Wydawnictwa Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w Poznaniu.

Na zakończenie niniejszej notatki należy podkreślić, że sesja ujawniła szereg interesujących zagadnień i wniosła dużo cennego materiału przydatnego zarówno dla nauki jak i dla praktyki ubezpieczeniowej.

Za wzorową organizację sesji należą się jej organizatorom wyrazy najwyższego uznania.

adw. Janusz Ławrynowicz

PROSZĘ O GŁOS

ZBIGNIEW PRUSZYŃSKI

Czy słuszny jest w całej rozciągłości przepis art. 22 ust. 2 ustawy o p.z.e.?

(Uzasadnienie propozycji jego nowelizacji)

Ustawa z dnia 23 stycznia 1968 r. o powszechnym zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin (Dz. U. Nr 3, poz. 6 z późn. zmianami) stanowi w art. 22 § 2: „Emerytura wzrasta o 1% podstawy jej wymiaru za każdy pełny rok ponad 20 lat okresów zatrudnienia (art. 20 ust. 2) w Polsce Ludowej do osiągnięcia wieku 65 lat przez mężczyznę, a 60 lat przez kobietę, nie więcej jednak niż za 10 lat”.

Wydaje się rzeczą niewątpliwą, że ustalenie kryterium osiągnięcia wieku 65 lat przez mężczyznę, a 60 lat przez kobietę wiąże się bezpośrednio, według intencji ustawy, z wiekiem uprawniającym do przejścia na emeryturę, że zostało ono potraktowane jako automatyczny wiekowo wskaźnik kresu zatrudnienia, rozumianego — najczęściej — jako zatrudnienie w pełnym wymiarze. Jak bowiem wiadomo, wiele osób po przejściu na emeryturę pracuje nadal, ale tylko w ograniczonej części etatu, co podyktowane jest względem na niedopuszczenie do zawieszenia emerytury z chwilą przekroczenia określonej wysokości dozwolonego bez tego ujemnego następstwa zarobkowania (tej powszechnej na ogół