

Janusz Ławrynowicz

O zmianach w przepisach o obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych

Palestra 22/4(244), 46-50

1978

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.

○ zmianach w przepisach o obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych

W artykule omówiono zmiany przepisów regulujących obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne, wprowadzone rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20 stycznia 1978 r.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 listopada 1974 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz. U. Nr 46, poz. 274; zm.: rozp. z dnia 22.VIII.1975 r. Dz. U. Nr 30, poz. 160) zostało ponownie znowelizowane rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20 stycznia 1978 r. (zmieniającym rozporządzenie w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych — Dz. U. z 1978 r. Nr 1, poz. 1), które weszło w życie z dniem 1 kwietnia 1978 r.

Celem rozważań niniejszych jest przedstawienie zmian wprowadzonych przez to ostatnie rozporządzenie oraz ich omówienie w porównaniu z dotychczasowym stanem prawnym. Używany w tekście artykułu wyraz „rozporządzenie” oznacza rozporządzenie z dnia 22 listopada 1974 wraz ze zmianą wprowadzoną rozporządzeniem z dnia 22 sierpnia 1975 r., a wyraz „nowela” oznacza omawiane rozporządzenie z dnia 20 stycznia 1978 r. Użyte w tekście skróty NW, OC, AC oznaczają ubezpieczenia: następstw nieszczęśliwych wypadków, odpowiedzialności cywilnej i auto-casco.

1. Według dotychczasowych przepisów (§ 1 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia) obowiązkowe ubezpieczenie auto-casco obejmowało pojazdy samochodowe będące w posiadaniu osób fizycznych i jednostek gospodarki nie uspołecznionej. Nowela rozszerzyła zakres tego ubezpieczenia przez: 1) objęcie nim pojazdów samochodowych będących w posiadaniu osób fizycznych i jednostek gospodarki nie uspołecznionej w czasie znajdowania się tych pojazdów zarówno na terytorium Polski jak i na terytorium innych państw;¹ 2) objęcie tym ubezpieczeniem także pojazdów samochodowych będących w posiadaniu jednostek gospodarki uspołecznionej, lecz tylko w czasie znajdowania się tych pojazdów na terytorium innego państwa (§ 1 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia w brzmieniu nadanym nowelą).

2. Obowiązkowe ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków obejmowało dotychczas tylko krajowców dewizowych, co wynikało z § 1 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 rozporządzenia.

Obecnie ubezpieczeniem tym zostali objęci także cudzoziemcy dewizowi będący obywatelami państw, w których przepisy zapewniają ochronę ubezpieczeniową

¹ Dotychczas obowiązkowe ubezpieczenie auto-casco obejmowało pojazdy samochodowe będące w posiadaniu osób fizycznych i jednostek gospodarki nie uspołecznionej w czasie przebywania ich na terytorium Polski i krajów członkowskich Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej.

w tym zakresie obywatelom polskim² (§ 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia w brzmieniu nadanym nowelą).

Rozszerzenie zakresu tego ubezpieczenia przez objęcie nim cudzoziemców dewizowych nastąpiło w związku z objęciem ubezpieczeniem następstw nieszczęśliwych wypadków w niektórych państwach nie tylko własnych obywateli, ale także cudzoziemców. Ubezpieczenie to obejmuje tylko cudzoziemców dewizowych będących kierowcami pojazdów mechanicznych — w czasie przebywania ich na terytorium Polski. Ubezpieczenie NW nie obejmuje cudzoziemców dewizowych, którzy przebywając w Polsce ulegli wypadkom jako pasażerowie pojazdów mechanicznych. Jeżeli cudzoziemiec-kierowca pojazdu mechanicznego w czasie przebywania na terytorium Polski ulegnie nieszczęśliwemu wypadkowi, spowodowanemu ruchem swego lub innego pojazdu, to zakład ubezpieczeń wypłaca poszkodowanemu świadczenia z obowiązkowego ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków, a zagraniczny ubezpieczyciel poszkodowanego zwraca polskiemu ubezpieczycielowi wypłacone świadczenie.

3. Z przepisów § 3 pkt 1 i § 4 ust. 1 rozporządzenia wynikało, że Państwowy Zakład Ubezpieczeń odpowiadał za wypadki spowodowane ruchem pojazdów mechanicznych będących w posiadaniu krajowców dewizowych, jakie (tj. wypadki) wydarzyły się na terytorium Polski, oraz za wypadki powstałe na terytorium państw członkowskich Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. Natomiast sprawy związane z obowiązkowymi ubezpieczeniami komunikacyjnymi cudzoziemców dewizowych wjeżdżających na terytorium Polski pojazdami mechanicznymi należały do zakresu działania Towarzystwa Ubezpieczeń i Reasekuracji „Warta” S.A., które prowadziło także ubezpieczenia krajowców dewizowych w zakresie odpowiedzialności cywilnej oraz auto-casco — w czasie ich wyjazdów na terytorium państw kapitalistycznych i Jugosławii.³

Ten stan prawny obecnie zmienił się częściowo przez powierzenie Państwowemu Zakładowi Ubezpieczeń prowadzenia obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych wyłącznie na terytorium Polski, a Towarzystwu Ubezpieczeń i Reasekuracji „Warta” S.A. — również prowadzenia obowiązkowych ubezpieczeń w takim samym zakresie krajowców dewizowych wyjeżdżających na terytorium państw członkowskich RWPG i krajów kapitalistycznych⁴ (§ 3 pkt 1 i § 4 ust. 1 rozporządzenia w brzmieniu nadanym nowelą).

Na podstawie znowelizowanych przepisów § 3 pkt 1 i § 4 ust. 1 rozporządzenia zasady odpowiedzialności polskich ubezpieczycieli z tytułu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych kształtują się następująco:

- 1) Państwowy Zakład Ubezpieczeń odpowiada w pełnym zakresie (NW, OC i AC) za szkody wyrządzone na terytorium Polski ruchem pojazdów mechanicznych, będących w posiadaniu krajowców dewizowych, obywatelom polskim i za szkody w tych pojazdach (AC) oraz cudzoziemcom dewizowym w zakresie OC, a w zakresie NW — na zasadach wzajemności (por. wyżej pkt 2 nin. artykułu);

² Ochronę ubezpieczeniową w omawianym zakresie zapewnia obecnie obywatelom polskim tylko Szwecja.

³ Por. S. Jenger i J. Ławrynowicz: Ubezpieczenie pojazdów samochodowych krajowców dewizowych w ruchu zagranicznym, „Palestra” 1971, nr 1, s. 29.

⁴ W odniesieniu do obowiązkowych ubezpieczeń cudzoziemców dewizowych na terytorium Polski stan prawny się nie zmienił, co oznacza, że ubezpieczenia te nadal prowadzi Tow. Ubezp. i Reasek. „Warta” S.A. (§ 3 pkt 1 zdanie drugie rozporządzenia w brzmieniu nadanym nowelą).

2) Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji „Warta” S.A. odpowiada za szkody wyrządzone ruchem pojazdów mechanicznych będących w posiadaniu krajowców dewizowych na terytorium innych państw, w których są uznawane polskie dowody ubezpieczeniowe, oraz za szkody wyrządzone na terytorium Polski ruchem pojazdów będących w posiadaniu cudzoziemców dewizowych.⁵

W związku z takim uregulowaniem ubezpieczeń prowadzonych przez „Wartę” krajowcy dewizowi będący posiadaczami pojazdów mechanicznych, wyjeżdżając za granicę tymi pojazdami, są obowiązani zapłacić dodatkową składkę z tytułu odpowiedzialności „Warty” za wypadki powstałe za granicą. Składkę tę opłaca się w oddziałach „Warty”, Polskiego Związku Motorowego, „Orbisu” i w innych placówkach wskazanych przez oddziały „Warty”. Równowartość odszkodowań wypłacanych przez „Wartę” z tytułu szkód wyrządzonych na terytorium Polski ruchem pojazdów będących w posiadaniu cudzoziemców dewizowych zwracają „Warcie” zagraniczni ubezpieczyciele posiadaczy tych pojazdów.

4. Paragraf 5 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia wyłączył odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za wypadki, które wynikły w czasie kierowania przez posiadacza zależnego pojazdem mechanicznym nie przeznaczonym do celów zarobkowych. Dotychczas przepis ten nie dotyczył wypadków i szkód wymienionych w § 5 ust. 2 pkt 1—4 rozporządzenia. Nowela wyłączyła spod działania pkt 1 ust. 1 § 5 rozporządzenia również wypadki, które wydarzyły się cudzoziemcom dewizowym na terytorium Polski oraz krajowcom dewizowym w ruchu zagranicznym (§ 5 ust. 2 pkt 5 i 6 rozporządzenia w brzmieniu nadanym nowelą).

Z przepisów tych wynika, że jeżeli cudzoziemiec dewizowy na terytorium Polski lub krajowiec dewizowy na terytorium innego państwa spowodował wypadek, prowadząc pojazd mechaniczny jako posiadacz zależny, to wypadek ten jest objęty obowiązkowymi ubezpieczeniami komunikacyjnymi.

5. Zgodnie z § 10 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia świadczenie z obowiązkowego ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków nie przysługuje, jeżeli wypadek ten wydarzył się osobom przewożonym z tym zastrzeżeniem, że przepis ten nie ma zastosowania do wypadków, o których mowa w § 5 ust. 2 pkt 2 i 4 rozporządzenia. Wyłączenia spod działania § 10 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia zostały rozszerzone przez niestosowanie tego przepisu także do krajowców dewizowych w ruchu zagranicznym (§ 10 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w brzmieniu nadanym nowelą).

Wobec tego krajowcowi dewizowemu, który przebywał za granicą i uległ wypadkowi spowodowanemu ruchem pojazdu mechanicznego będącego w posiadaniu krajowca dewizowego, jadąc tym pojazdem jako pasażer, będzie przysługiwało świadczenie z obowiązkowego ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków.

6. Przepisy § 22 rozporządzenia zostały uzupełnione postanowieniem, że w czasie znajdowania się na terytorium innego państwa pojazdy samochodowe krajowców dewizowych są objęte ubezpieczeniem auto-casco bez względu na okres ich używania (§ 22 ust. 1a rozporządzenia w brzmieniu nadanym nowelą). Poza tym § 22 rozporządzenia zachował dotychczasową treść ze zmianą redakcji tego przepisu.

7.A) Ust. 1 § 30 rozporządzenia ogranicza świadczenia zakładu ubezpieczeń za szkodę całkowitą lub częściową, objętą obowiązkowym ubezpieczeniem auto-casco,

⁵ Por. S. Jenger i J. Ławrynowicz: op. cit., s. 38, pkt 4 (omówiono tam zasady tzw. „Zielonej karty” i „Niebieskiej karty”).

do kwoty 200.000 zł. Spod działania tego przepisu wyłączono obecnie obowiązkowe ubezpieczenia prowadzone przez Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji „Warta” S.A. (§ 30 ust. 1 rozporządzenia w brzmieniu nadanym nowelą).

Z powyższego przepisu wynika, że za szkodę całkowitą lub częściową w pojeździe samochodowym, objętą ubezpieczeniem auto-casco a poniesioną przez krajowca dewizowego za granicą, wysokość odszkodowania wypłacanego przez „Wartę” nie jest ograniczona kwotą 200.000 zł.

B) Zgodnie z ust. 2 § 30 rozporządzenia z ustalonej kwoty szkody całkowitej lub częściowej zakład ubezpieczeń potrąca udział własny posiadacza pojazdu w pokryciu szkody, z tym zastrzeżeniem, że przepis ten nie dotyczy szkód powstałych w pojeździe w związku z przewozem osób, którym ma być udzielona pomoc lekarska (§ 22 ust. 2 pkt 6 rozporządzenia).

Obecnie wyłączenie spod działania tego przepisu dotyczy również poniesionych na terytorium innego państwa kosztów napraw pojazdów, określonych w § 22 ust. 1a (§ 30 ust. 2 rozporządzenia w brzmieniu nadanym nowelą).

Należy zauważyć, że z dniem 1 kwietnia 1978 r. weszło w życie zarządzenie Ministra Finansów z dnia 18 lutego 1978 r. w sprawie taryfy składek za obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne krajowców dewizowych w ruchu zagranicznym (M. P. Nr 8, poz. 29). Zarządzenie to w § 2 stanowi m.in., że udziału własnego posiadacza pojazdu w pokryciu szkody w ubezpieczeniu auto-casco nie stosuje się, jeżeli:

- 1) szkoda powstała wskutek:
 - a) pożaru, będącego wynikiem przyczyn pochodzących z zewnątrz pojazdu,
 - b) piorunu, gradobicia, nagłego działania czynnika termicznego lub chemicznego pochodzącego z zewnątrz pojazdu,
 - c) kradzieży pojazdu,
 - d) uszkodzenia pojazdu w związku z przewozem osób, którym ma być udzielona pomoc lekarska;
- 2) pojazd znajduje się w posiadaniu jednostki gospodarki uspołecznionej albo jeżeli stanowi własność osoby fizycznej i został oddany jednostce gospodarki uspołecznionej w posiadanie zależne;
- 3) koszty naprawy pojazdu zostały poniesione za granicą.

Z powyższego przepisu wynika, że z odszkodowania przysługującego osobom fizycznym i jednostkom gospodarki nie uspołecznionej za szkody w pojazdach samochodowych powstałych za granicą nie potrąca się ich udziału własnego tylko wtedy, gdy szkoda powstała z przyczyn wymienionych wyżej w pkt 1 i gdy chodzi o koszty naprawy pojazdu, o których mowa w pkt 3. Natomiast z odszkodowania za szkody w pojazdach jednostek gospodarki uspołecznionej bądź stanowiących własność osób fizycznych i oddanych jednostkom gospodarki uspołecznionej w posiadanie zależne nie potrąca się udziału własnego zarówno wówczas, gdy szkoda ta powstała za granicą z przyczyn wymienionych w pkt 1 i 3, jak i wówczas, gdy szkoda ta powstała z innych przyczyn.

8. Przepis § 36 ust. 1 rozporządzenia, poza zmianą redakcyjną, nakłada na graniczne urzędy celne także obowiązek sprawdzenia przy wjeździe pojazdów mechanicznych na terytorium Polski i przy wyjeździe z niej, czy krajowiec dewizowy posiada dowód opłacenia składki ubezpieczeniowej za cały okres pobytu za granicą. W razie braku takiego dokumentu albo gdy termin ważności jego

upłynął, posiadacz pojazdu jest obowiązany zapłacić należną składkę w przedstawicielstwie zakładu ubezpieczeń wskazanym przez urząd celny (§ 36 ust. 1 rozporządzenia w brzmieniu nadanym nowelą).

9. W związku z nowelą należy jeszcze zwrócić uwagę na następujące przepisy wykonawcze:

- 1) zarządzenie Ministra Finansów z dnia 21 grudnia 1974 r. w sprawie taryfy składek za obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne (M. P. Nr 42, poz. 260; zmiany: M. P. z 1975 r. Nr 29, poz. 182, M. P. z 1976 r. Nr 44, poz. 221 i M. P. z 1978 r. Nr 8, poz. 26);
- 2) zarządzenie Ministra Finansów z dnia 18 lutego 1978 r. w sprawie taryfy składek za obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne krajowców dewizowych w ruchu zagranicznym (M. P. Nr 8, poz. 29);
- 3) zarządzenie Ministra Finansów z dnia 18 lutego 1978 r. w sprawie taryfy składek za obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne cudzoziemców dewizowych (M. P. Nr 8, poz. 28).

Z NOTATNIKA OBRÓŃCY

Miscellanea karno—procesowe

6. Zapomniana treść art. 222 § 2 k.p.k.*

Z wielu względów art. 222 § 2 k.p.k. zasługuje na zainteresowanie, zwłaszcza ze strony adwokatów. Jest to bowiem jeden z tych przepisów, który ustala formę kontroli sądu nad przygotowawczym stadium postępowania karnego. Niejeden też z teoretyków i praktyków procesu wiąże znaczne nadzieje właśnie z rozwijaniem tego rodzaju instytucji procesowych.

Przepis art. 222 § 2 k.p.k. ma swoją warstwę formalną i warstwę materialną. Do pierwszej z nich należy zaliczyć ściśle określenie terminów, w jakich prokurator rejonowy u prokuratora wojewódzkiego, a prokurator wojewódzki w sądzie wojewódzkim muszą uzyskać przedłużenie aresztu tymczasowego. Nie należy oczywiście tej warstwy formalnej omawianego przepisu lekceważyć. Sam wniosek o przedłużenie aresztu zgłoszony instancji uprawnionej do przedłużenia jest dobrą okazją do zaznajomienia się z dotychczasowymi czynnościami śledczymi i efektywnością śledztwa.

Ważniejsze znaczenie mają jednak te sformułowania, które stanowią o materialnej podstawie przedłużenia aresztu. Są tu zawarte bardzo ważne słowa: „Jeżeli ze względu na szczególne okoliczności sprawy nie można było ukończyć postępowania przygotowawczego w terminie określonym w § 1(...)”. A więc o przedłużeniu

* Punkty 1—5 zamieszczono w poprzednich numerach „Palestry”.