

**EUGENIUSZ KOWALEWSKI**  
**MICHAŁ PIOTR ZIEMIAK**

## Obniżenie składki w ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu

*Celem niniejszego artykułu jest analiza wprowadzonych do ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK<sup>1</sup>, nowych rozwiązań prawnych w zakresie obniżania składki ubezpieczeniowej za okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu. W pierwszej części autorzy przedstawiają pojęcie czasowego wycofania pojazdu z ruchu, przewidzianego w ustawie – prawo o ruchu drogowym. Następnie omówione zostają zmiany w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, które weszły w życie z dniem 4 kwietnia 2010 r. Dokładnie chodzi tu o art. 8 ust. 4-7 oraz art. 42a wprowadzające po raz pierwszy na grunt polskiego prawa ubezpieczeniowego instytucję ustawowego obniżenia składki w obowiązkowych ubezpieczeniach komunikacyjnych. Analiza zmian poprzedza szczegółowe przedstawienie szeregu uwag krytycznych odnośnie nowelizacji, do których należy zaliczyć przede wszystkim: nieuwzględnienie przez ustawodawcę wszystkich stanów faktycznych, które mogą wystąpić w okresie czasowego wycofania pojazdu z ruchu, problematykę rzeczywistego zmniejszenia prawdopodobieństwa zajścia wypadku, stosowanie art. 816 k.c. w omawianej sytuacji, czy też maksymalnego poziomu redukcji składki (95 proc.). W podsumowaniu autorzy stwierdzają, iż sama instytucja obniżenia składki jest społecznie i gospodarczo pożyteczna. Jednak jej uregulowanie w obecnym kształcie wydaje się nastroczać zbyt wiele wątpliwości praktycznych i interpretacyjnych.*

---

1. UFG – Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny; PBUK – Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

## Wprowadzenie

Dnia 12 lutego 2010 r. Sejm RP uchwalił ustawę o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw<sup>2</sup>. Ustawa ta weszła w życie z dniem 4 kwietnia 2010 r. Na jej mocy (por. art. 3 noweli) wprowadzono do ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK<sup>3</sup>, istotne zmiany w zakresie ubezpieczenia OC dotyczące tzw. pojazdu czasowego wycofanego z ruchu. Celem niniejszego artykułu jest analiza nowo przyjętych rozwiązań legislacyjnych.

### 1. Pojęcie czasowego wycofania pojazdu z ruchu

Możliwość czasowego wycofania pojazdu z ruchu przewidziana została w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>4</sup>, dokładnie w art. 78a. Zgodnie z tym przepisem, czasowego wycofania pojazdu z ruchu może zażądać właściciel pojazdu lub podmiot, któremu powierzono pojazd w trybie przepisu art. 73 ust. 5 ustawy. Wycofania dokonuje wyłącznie na wniosek wskazanych osób starosta właściwy ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu, wydając decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu. Decyzja taka może zostać wydana jeżeli do depozytu starostwa złożone zostaną dowód rejestracyjny i tablice rejestracyjne pojazdu (zwraca się je po ustaniu czasowego wycofania z ruchu). Niemniej, nie dochodzi w omawianym przypadku do wyrejestrowania pojazdu. Czasowe wycofanie pojazdu z ruchu polega bowiem na jego okresowym i prawnym wyłączeniu z ruchu (pojazd nie może w nim w żaden sposób uczestniczyć)<sup>5</sup>. Zakres rodzajowy pojazdów, które mogą zostać czasowo wycofane z ruchu jest ograniczony i obejmuje wyłącznie: zarejestrowane samochody ciężarowe i przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 tony, ciągniki samochodowe, pojazdy specjalne oraz autobusy. Stąd omawiana instytucja prawa drogowego dotyczy przede wszystkim pojazdów wykorzystywanych w ramach wykonywania rolniczej lub pozarolniczej działalności gospodarczej (np. transport, spedycja, odpłatny przewóz osób, roboty budowlane etc.), co oczywiście nie wyklucza stosowania obniżenia składki w obrocie konsumenckim. Pojazd może być czasowo wycofany z ruchu na okres od 2 do 24 miesięcy. Okres ten może być przedłużony, jednak łączny czas wycofania nie może przekraczać 48 miesięcy, licząc od dnia wydania decyzji przez starostę<sup>6</sup>. Przywrócenie pojazdu do ruchu następuje albo na skutek upływu okresu wycofania pojazdu, albo na wniosek właściciela pojazdu lub podmiotu, któremu powierzono pojazd (w trybie przepisu art. 73 ust. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym), o skrócenie okresu czasowego wycofania<sup>7</sup>. Wreszcie, pojazd musi zostać należycie zabezpieczony na okres czasowego wycofania z ruchu. Należy zapewnić postój pojazdu poza drogą publiczną i strefą zamieszkania. Oznacza to m.in.

2. Dz. U. Nr 43, Poz. 246, zwanej dalej nowelą lub nowelizacją.
3. Dz. U. Nr 124, Poz. 1152 ze zm., zwanej dalej ustawą o ubezpieczeniach obowiązkowych.
4. Tekst jedn. Dz. U. z 2005 r. Nr 108, Poz. 908, ze zm.
5. Por. Stefański A., *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, LEX, 2008.
6. Do wejścia w życie noweli, pojazd mógł być czasowo wycofany z ruchu na okres od 2 do 6 miesięcy, z możliwością jednorazowego przedłużenia do łącznie 9 miesięcy w roku, licząc od dnia wycofania pojazdu z ruchu – od dnia 4 kwietnia 2010 r. terminy te zostały więc znacząco wydłużone.
7. Por. Stefański A., *op. cit.*

obowiązek zabezpieczenia pojazdu przed możliwością jego uruchomienia przez osobę niepowołaną oraz zachowanie innych środków ostrożności niezbędnych do uniknięcia wypadku (stosuje się tu odpowiednio art. 46 ust. 5 ustawy).

Zasady czasowego wycofania pojazdu z ruchu uszczegółowione zostały rozporządzeniem ministra infrastruktury z dnia 23 grudnia 2004 r. w sprawie czasowego wycofania pojazdów z ruchu<sup>8</sup>, które ustala m.in. wysokość opłat w tym zakresie.

## 2. Zmiany w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych

Przedstawiona nowelizacja ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych sprowadziła się do możliwości obniżenia składki ubezpieczeniowej w ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Zgodnie z nowym art. 8 ust. 4 **w przypadku czasowego wycofania pojazdu z ruchu, skutkującego zmniejszeniem prawdopodobieństwa wypadku w okresie ubezpieczenia, zakład ubezpieczeń, na wniosek posiadacza pojazdu mechanicznego, jest obowiązany do proporcjonalnego obniżenia składki ubezpieczeniowej na okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu.** Znaczący jest minimalny limit obniżenia składki. Art. 8 ust. 5 przewiduje bowiem, że składka ubezpieczeniowa, już po uwzględnieniu przysługujących posiadaczowi pojazdu mechanicznego zniżek, **ulega obniżeniu nie mniej niż o 95 proc.** Redukcja składki następuje po ustaleniu składki przypisanej brutto dla konkretnego ubezpieczającego. Mamy więc do czynienia z konstrukcją tzw. procentu składanego czyli: składka taryfowa minus zniżki dla konkretnego ubezpieczającego minus co najmniej 95 proc. Na posiadacza pojazdu nałożono przy tym pewne obowiązki informacyjne w stosunku do zakładu ubezpieczeń. Otóż obowiązany jest on do niezwłocznego powiadomienia zakładu ubezpieczeń o ustaniu czasowego wycofania pojazdu z ruchu. W przypadku niedopełnienia tego obowiązku, zakład ubezpieczeń może odpowiednio podwyższyć składkę ubezpieczeniową, począwszy od dnia, w którym ustało czasowe wycofanie pojazdu z ruchu. Wreszcie, nowy art. 42a ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych stanowi, że przepisy art. 41 i 42 stosuje się odpowiednio do zwrotu składki, w wysokości proporcjonalnej, obniżonej na okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu na wniosek posiadacza pojazdu mechanicznego.

W uzasadnieniu poselskiego projektu ustawy (druk sejmowy nr 2401) czytamy, iż nowelizacja miała na celu przystosowanie przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych do instytucji czasowego wycofania pojazdów z ruchu oraz uelastyczenie norm związanych z odpowiedzialnością ubezpieczeniową posiadaczy pojazdów mechanicznych.

## 3. Analiza zmian w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych

Na samym wstępie należy wskazać, iż przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych – w tym nowo uchwalone przepisy art. 8 ust. od 4 do 7 oraz 42a – są przepisami bezwzględnie obowiązującymi<sup>9</sup> (*ius cogens*). Oznacza to, iż nie mogą one zostać

8. Dz. U. Nr 285, Poz. 2856 ze zm.

9. Por. m.in. Kowalewski E. (red.); Fuchs D.; Serwach M.; Mogilski W.W., *Prawo Ubezpieczeń Gospodarczych*, (wyd. 3), Bydgoszcz-Toruń 2006, s. 272-275 lub Rogowski S. (red.), *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Warszawa 2008, s. 19.

zmienione w drodze jakiegokolwiek czynności prawnej, np. poprzez modyfikację ich przez strony umowy ubezpieczenia. Inaczej mówiąc, nie są dozwolone żadne odstępstwa od przepisów bezwzględnie obowiązujących. Ze względu na szczególną społeczną rolę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, swoboda w kształtowaniu treści umowy ubezpieczenia obowiązkowego jest w znacznym stopniu ograniczona właśnie przepisami ustawy<sup>10</sup>.

*Prima facie*, nowe przepisy art. 8 ust. od 4 do 7 w jednoznaczny sposób określają zasady proporcjonalnego obniżenia składki za okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu. Po pierwsze, następuje ono tylko na wniosek posiadacza (w przeciwnym razie zakład ubezpieczeń nie ma obowiązku obniżania składki)<sup>11</sup>. Po drugie, w okresie czasowego wycofania pojazdu z ruchu, występować musi zmniejszone ryzyko wystąpienia wypadku w okresie ubezpieczenia. Po trzecie, obniżenie składki następuje tylko na okres czasowego wycofania z ruchu (tj. od 2 do maksymalnie 48 miesięcy). Po czwarte, minimalna kwota obniżenia składki wynosi 95 proc., po uwzględnieniu zniżek dla danego ubezpieczającego. Po piąte, posiadacz pojazdu obowiązany jest do niezwłocznego poinformowania zakładu ubezpieczeń o ustaniu czasowego wycofania pojazdu, pod rygorem odpowiedniego podwyższenia składki, począwszy od dnia, w którym ustało czasowe wycofanie pojazdu z ruchu (co ustala sam zakład ubezpieczeń, w oparciu o posiadane informacje, uzyskane np. od policji czy prokuratury w związku choćby z zaistniałym zdarzeniem drogowym, w którym brał udział ubezpieczony pojazd).

Ze względu na brzmienie oraz charakter znowelizowanego art. 8 ust. od 4 do 7, przedstawiony tam sposób obniżenia składki za okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu, który nie może być w jakikolwiek sposób zmieniany przez strony umowy ubezpieczenia (**szczególnie przez zakład ubezpieczeń na niekorzyść ubezpieczającego**). Trzeba przede wszystkim wyraźnie zaakcentować, iż dotychczasowe brzmienie art. 8 nie dawało podstawy do modyfikacji zasad obniżania składki. Zgodnie z tym przepisem, taryfy oraz wysokość składek ubezpieczeniowych za ubezpieczenia obowiązkowe ustala zakład ubezpieczeń (przy czym zakład ubezpieczeń przedstawia KNF informacje o taryfach składek ubezpieczeniowych i podstawach ich ustalania, a informacje te powinny zawierać w szczególności analizę szkodowości oraz kosztów obsługi ubezpieczenia uzasadniającą wprowadzenie każdorazowej zmiany w taryfie). Jednakże, przepis ten dotyczył wyłącznie ustalania taryf oraz składek, a nie wysokości obniżki. Skoro to konkretne zagadnienie jest regulowane w sposób odrębny przepisami o charakterze *ius cogens*, to znaczy, iż intencją ustawodawcy było ustalenie jednego sposobu obniżania składki za okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu, który jest właściwy dla wszystkich zakładów ubezpieczeń. Inaczej mówiąc, zakład ubezpieczeń może obniżyć składkę według własnego uznania (w oparciu o logiczno-matematyczne podstawy), ale tylko w przedziale od 95 proc. w górę<sup>12</sup>. Poza tym, przyjęć należy, iż art. 8 ust. od 4 do 7

---

10. Tak słusznie: Wąsiewicz A., *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Bydgoszcz, 1995, s. 39.

11. Pozostaje jednak kontrowersyjna kwestia odpowiedniego zastosowania art. 816 k.c., o czym dalej (zob. artykuł Ludwichowskiej K., przyp. 23).

12. Przy czym, co jest oczywiste i wynika z art. 805 § 1 k.c., nie jest możliwe ubezpieczenie pojazdu przy założeniu „100 proc. redukcji” składki, gdyż umowa ubezpieczenia w takiej sytuacji byłaby nieważna (faktyczny brak zapłaty składki, której zapłata stanowi element przedmiotowo istotny umowy ubezpieczenia).

stanowią przepisy *lex specialis*, w stosunku do art. 8 ust. od 1 do 3; art. 8 ust. od 4 do 7 odnosi się bowiem do sytuacji wyjątkowej, wobec której ustawodawca zdecydował się na wprowadzenie regulacji prawnej o charakterze szczególnym. **Stąd nie jest możliwe odmienne niż przewidziane w art. 8 ust. od 4 do 7 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych kształtowanie wysokości oraz zasad obniżania składki za okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu.**

#### 4. Uwagi krytyczne do zmian w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych

Nowe przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, choć ich interpretacja językowa jest jednoznaczna w zakresie wysokości oraz zasad obniżania składki za okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu, mogą stać się źródłem wątpliwości co do ich zgodności i koherencji z innymi przepisami prawa ubezpieczeniowego. Każdy przepis należy bowiem odczytywać w związku z nim powiązаныmi pozostałymi merytorycznie normami<sup>13</sup>. Poniżej zostaną przedstawione – w zarysie – przykłady podstawowych zastrzeżeń i uwag co do nowo przyjętych rozwiązań.

**Po pierwsze, należy zauważyć, iż przepisy art. 8 ust. 4 do 7 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych są bardzo związane i nie wydają się w pełni regulować wszystkich sytuacji, które mogą zaistnieć w okresie czasowego wycofania pojazdu z ruchu.** Należy zauważyć, iż np. w porównaniu do art. 813 § 1 zdanie drugie k.c. (gdzie stosunek ubezpieczenia wygasa, a za okres niewykorzystanej ochrony ubezpieczeniowej należy się zwrot składki<sup>14</sup>), nowe przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych są o wiele mniej liberalnie dla zakładu ubezpieczeń. W omawianej sytuacji stosunek ubezpieczenia nie wygasa, a ochrona ubezpieczeniowa trwa nadal, choć w warunkach zmniejszonego prawdopodobieństwa wypadku (ryzyko „ruchu” takiego pojazdu jest w znaczącym stopniu zniwelowane). Niemniej zakład ubezpieczeń cały czas ponosi potencjalną odpowiedzialność. Powstaje pytanie, co w sytuacji zajścia wypadku w okresie czasowego wycofania pojazdu z ruchu? Za „normalną” pod względem rozmiarów szkodę odpowiada zakład ubezpieczeń na „normalnych zasadach” (sumy gwarancyjne przewidziane w art. 36 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych pozostają na niezmiennym poziomie<sup>15</sup>), niemniej składka zostaje zredukowana do poziomu maksymalnie 5 proc. Co ciekawe, nie przewiduje się w opisanej sytuacji jakiejś „szczególnej” partycypacji Ubezpieczeniowego Funduszu Gwaran-

13. Powyższy zabieg interpretacyjny nazywany jest zasadą harmoniowania kontekstów, por. szeroko na ten temat: Morawski L., *Zasady wykładni prawa*, Toruń 2006, s. 73-74.

14. Por. szczegółowo: Kowalewski E., Ziemiak M., *W sprawie wykładni art. 813 § 1 k.c.*, Prawo Asekuracyjne nr 1/2010.

15. Inaczej mówiąc obniżenie składki w żaden sposób nie może wpływać na wypłacanie świadczeń z umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych na rzecz poszkodowanego – zakład ubezpieczeń nie może uzależniać wypłaty świadczeń od uzupełnienia składki przez posiadacza pojazdu albo też obniżać wysokości tych świadczeń (nie dość, że byłoby to niezgodne z ustawą, to pozostawiałoby poszkodowanego w niepewności co do rzeczywistej kompensacji szkody, co stanowiłoby zaprzeczenie istoty ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych).

cyjnego<sup>16</sup> w kompensacji szkody, ani też regresu do samego posiadacza pojazdu (brak przepisów statuujących regres szczególny).

**W przypadku kradzieży pojazdu czasowo wycofanego z ruchu powinien znaleźć zastosowanie art. 43 pkt. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych**, zgodnie z którym zakładowi ubezpieczeń przysługuje prawo dochodzenia od kierującego pojazdem mechanicznym zwrotu wypłaconego z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych odszkodowania (regres), jeżeli kierujący wszedł w posiadanie pojazdu wskutek popełnienia przestępstwa. Oczywiście nie jest pewne, czy zakład ubezpieczeń będzie w stanie skutecznie windykować regres od sprawcy kradzieży, szczególnie kiedy wysokość wyrządzonych szkód jest znaczna.

**Sytuacja wygląda zupełnie inaczej, kiedy pojazd zostaje ponownie wprowadzony do ruchu w sytuacji innej niż popełnienie przestępstwa.** Jak już wskazano, posiadacz pojazdu mechanicznego jest obowiązany do niezwłocznego powiadomienia zakładu ubezpieczeń o ustaniu czasowego wycofania pojazdu z ruchu. W przypadku niedopełnienia tego obowiązku, zakład ubezpieczeń może odpowiednio podwyższyć składkę ubezpieczeniową, poczynwszy od dnia, w którym ustało czasowe wycofanie pojazdu z ruchu. Powstaje tu problem synchronizacji przepisów prawa drogowego z przepisami ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Jak już wspomniano, przywrócenie pojazdu do ruchu następuje albo na skutek upływu okresu czasowego wycofania pojazdu, albo na wniosek właściciela pojazdu (por. m.in. § 5 ust. 2 powołanego wcześniej rozporządzenia ministra infrastruktury). Następuje to również w drodze decyzji, w której wskazuje się datę przywrócenia pojazdu do ruchu. **Wydaje się słuszne, aby przyjąć, iż data ustania czasowego wycofania pojazdu z ruchu, ustalana na potrzeby obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, powinna pokrywać się z datą przywrócenia pojazdu do ruchu wskazaną w decyzji<sup>17</sup>.** Od tego dnia pojazd może bowiem uczestniczyć w jakimkolwiek ruchu, gdyż dopiero po wydaniu przez starostę decyzji o przywróceniu do ruchu, posiadaczowi pojazdu zwrócone zostaną dowód rejestracyjny, karta pojazdu (o ile była wydana) oraz tablice rejestracyjne. Powstaje jednak pytanie jak traktować przypadek kiedy posiadacz – pomimo braku decyzji – wprowadza pojazd do ruchu drogowego? Albo kiedy szkoda powstaje na skutek „posługiwania” się pojazdem poza drogą publiczną np. na placu manewrowym przewoźnika? Wydaje się oczywiste, że nie zwalnia to w żadnym wypad-

16. Z pewnymi wyjątkami, które wynikają z dotychczasowych przepisów o UFG tj. przede wszystkim UFG zaspokajac będzie roszczenia za szkody na osobie, gdy szkoda została wyrządzona w okolicznościach uzasadniających odpowiedzialność cywilną posiadacza pojazdu mechanicznego lub kierującego pojazdem mechanicznym, a nie ustalono ich tożsamości oraz w mieniu, w przypadku szkody, w której równocześnie u któregośkolwiek uczestnika zdarzenia nastąpiła śmierć, naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia, trwający dłużej niż 14 dni, a szkoda została wyrządzona w okolicznościach uzasadniających odpowiedzialność cywilną posiadacza pojazdu mechanicznego lub kierującego pojazdem mechanicznym, a nie ustalono ich tożsamości (por. art. 98 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych).
17. Skoro art. 8 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych bezpośrednio odwołuje się do art. 78a ustawy Prawo o ruchu drogowym (a sama ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych nie zawiera w tym zakresie odrębnych uregulowań), to logicznym jest stosowanie przepisów prawa drogowego oraz stosownych rozporządzeń wykonawczych. Ponadto pozwala to uniknąć trudności dowodowych w ustaleniu od kiedy pojazd jest przywrócony do ruchu, a więc od kiedy można podwyższyć składkę ubezpieczenia OC.

ku zakładu ubezpieczeń od odpowiedzialności. Niemniej, nie ma podstaw do podwyższenia składki<sup>18</sup>. W grę wchodzić mogą tutaj różnorodne i mnogie konfiguracje stanów faktycznych. Pojazd może zostać wprowadzony do ruchu przez samego posiadacza, osobę mu bliską, osobę przez niego upoważnioną lub pracownika. Wprowadzenie do ruchu może być też rezultatem nieupoważnionych działań np. pracownika posiadacza pojazdu. Pewne sytuacje wydaje się „ratować” wspomniany art. 43 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>19</sup>. Kiedy osoby wprowadzające pojazd do ruchu nie będą posiadać uprawnień do kierowania takim pojazdem lub zbiegną z miejsca zdarzenia, zastosowanie znajdzie art. 43 pkt. 3 i 4 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>20</sup>. W przypadku szkody wyrządzonej przez pracownika, należy mieć na uwadze wyrok SN z 10 września 2009 r. zapadły w sprawie V CSK 85/09<sup>21</sup>, zgodnie z którym przepis art. 120 § 1 kodeksu pracy nie wyłącza stosowania art. 43 pkt. 3. ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych w stosunku do kierowców, którzy nie posiadając wymaganych uprawnień do kierowania pojazdem mechanicznym, spowodowali przy wykonywaniu obowiązków pracowniczych nieumyślnie szkodę osobie trzeciej. Niemniej, nie każda sytuacja ustania czasowego wycofania pojazdu z ruchu bez uzyskania decyzji starosty o jego przywróceniu do ruchu, mieścić się będzie w dyspozycji art. 43. **Zakład ubezpieczeń ponosi więc pełną odpowiedzialność, bez możliwości regresu czy „udziału” UFG, chociaż otrzymuje znacznie zredukowaną składkę.**

Jak widać na przykładzie wskazanych sytuacji, niekiedy obniżenie składki stawiać będzie zakłady ubezpieczeń w nader trudnej sytuacji. Ustalenie sztywnego i minimalnego poziomu zredukowanej kwoty składki na poziomie 95 proc., przy braku np. regresu szczególnego, wydaje się być zbyt daleko idące. Co ma w takiej sytuacji uczynić zakład ubezpieczeń? Wobec szczupłości regulacji art. 8 ust. od 4 do 7 jedyną możliwą odpowiedzią jest, *prima facie*, „dopłcenie” przez zakład ubezpieczeń z posiadanych już środków do pełnego zaspokojenia szkody.

Przepis art. 8 ust. 4 mówi, iż obniżenie składki w okresie czasowego wycofania pojazdu z ruchu musi następować w sytuacji skutkującej zmniejszeniem prawdopodobieństwa wypadku w okresie ubezpieczenia. Zakład ubezpieczeń dokona więc oceny obniżenia poziomu ryzyka na chwilę złożenia wniosku przez np. właściciela pojazdu (choćby pod kątem zabezpieczenia miejsca postojowego pojazdu, zabezpieczenia pojazdu przed kradzieżą etc.) i tym samym obniży składkę. Oznacza to, że nie jest możliwe

18. Trudno zresztą postulować, aby posiadacz pojazdu informował zakład ubezpieczeń o każdorazowym fakcie przestawienia pojazdu w miejscu jego postojowego na czas wycofania z ruchu (np. zmiany stanowiska postojowego czy garażu).
19. Teoretycznie też wspomniany art. 98 odnoszący się do działalności UFG, jednak trudno tu będzie mówić o niustaleniu tożsamości sprawcy szkody.
20. Zakładowi ubezpieczeń przysługuje prawo dochodzenia od kierującego pojazdem mechanicznym zwrotu wypłaconego z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych odszkodowania, jeżeli kierujący nie posiadał wymaganych uprawnień do kierowania pojazdem mechanicznym, z wyjątkiem przypadków, gdy chodziło o ratowanie życia ludzkiego lub mienia albo o pościg za osobą podjęty bezpośrednio po popełnieniu przez nią przestępstwa lub zbieg z miejsca zdarzenia.
21. Biul. SN 2010/1/13, por. też m.in. Bieniek G., *Cywilnoprawna problematyka ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych na tle nowych uregulowań*, Prawo Spółek nr 5/2004, LEX.

wykorzystanie tego przepisu do zobowiązania ubezpieczającego do pokrycia składki w pełnej wysokości w chwili kradzieży pojazdu (gdyż „decyzja” zakładu ubezpieczeń już zapadła, a sam zakład uznał zabezpieczenia za wystarczające). Podwyższenie składki jest możliwe tylko na skutek naruszenia lub niewykonania przez posiadacza obowiązku niezwłocznego powiadomienia zakładu ubezpieczeń o ustaniu czasowego wycofania pojazdu z ruchu. Na marginesie należy też zadać pytanie, czy w przypadku niepoinformowania zakładu ubezpieczeń o ustaniu czasowego wycofania pojazdu z ruchu, składka jest po prostu „uzupełniana”, czy też kalkulowana na nowo? Przepis art. 8 ust. 7 mówi wyraźnie o „podwyższeniu” składki. Poza tym, cały czas mamy do czynienia z tą samą umową ubezpieczenia, dla której ustalono konkretną składkę. Stąd zakład ubezpieczeń będzie uprawniony w takiej sytuacji do uzupełnienia składki, przy czym nie musi być to zawsze uzupełnienie o minimalne 95 proc. jej bazowej wartości, gdyż podwyższenie składki następuje „odpowiednio”. Wreszcie podwyższenie składki jest w takiej sytuacji fakultatywne i zależy wyłącznie od decyzji samego zakładu ubezpieczeń.

**Powstaje też problem, jak interpretować czasowe wycofanie pojazdu z ruchu skutkujące zmniejszeniem prawdopodobieństwa wypadku w okresie ubezpieczenia?** Jak już wspomniano, oceny zmniejszenia prawdopodobieństwa wypadku co do zasady powinien dokonywać zakład ubezpieczeń (ocena ryzyka jest jedną z czynności ubezpieczeniowych, określoną w art. 3 ust. 4 pkt. 1 ustawy o działalności ubezpieczeniowej<sup>22</sup>). Jednakże w jego interesie leży, aby uznać, iż czasowe wycofanie pojazdu nie następuje w warunkach zmniejszonego ryzyka. W takiej sytuacji nie zostanie bowiem spełniona jedna z przesłanek obniżenia składki. Czy zatem należy przyjąć, że zabezpieczenie pojazdu zgodnie z przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz, pomocniczo, zasadami doświadczenia życiowego i wiedzy technicznej, stanowi podstawę do żądania obniżenia składki? Obawiamy się, iż obecnie nie jest możliwe udzielenie jednoznacznej odpowiedzi na powyższe pytanie.

Wreszcie trzeba jeszcze zwrócić uwagę na jeden problem. Załóżmy, że czasowo wycofany z ruchu pojazd zostaje do tego ruchu ponownie wprowadzony. Posiadacz pojazdu niezwłocznie informuje o tym zakład ubezpieczeń. W takim razie należałoby przyjąć (mając na uwadze powyższe ustalenia oraz wyraźne brzmienie art. 8 ust. 7), że skoro zakład ubezpieczeń został niezwłocznie poinformowany, to nie należy mu się dopłata do pełnej składki, pomimo faktycznego ustania czasowego wycofania pojazdu z ruchu. Czy jednak sytuacja taka nie wydaje się zaprzeczać gospodarczej istocie umowy ubezpieczenia? Pojazd porusza się bowiem po drogach, a więc ryzyko wypadku przestaje być faktycznie „zmniejszone”. Tymczasem składka pozostaje za poziomie właściwym dla warunków czasowego wycofania pojazdu z ruchu. Może to prowadzić do patologii na rynku obowiązkowych ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Posiadacz pojazdu będzie ubezpieczał czasowo już wycofany z ruchu pojazd (lub wycofywał go z ruchu na minimalny okres 2 miesięcy), tylko po to aby opłacić zaledwie 5 proc. należnej zakładowi ubezpieczeń składki (redukcja o minimum 95 proc.). Następnie niezwłocznie poinformuje zakład ubezpieczeń o przywróceniu pojazdu do normalnego ruchu. W rezultacie nie dopłaca pozostałej części składki, a korzysta

---

22. Tekst jedn. Dz. U. z 2010, Nr 11, poz. 66.



z pojazdu! Wobec tego, instytucja obniżenia składki przybierać może postać patologicznego redukowania wysokości składki na korzyść posiadaczy pojazdów, z pokrzywieniem zakładów ubezpieczeń. Dlatego nie sposób zgodzić się z poniższym stanowiskiem ustawodawcy zawartym w uzasadnieniu noweli: „Należy podkreślić, że pojazd wycofany z ruchu nie uczestniczy w ruchu drogowym (...). Z tego względu potencjalnie do zera spada ryzyko kolizji dzięki czemu u ubezpieczyciela także zmniejsza się ryzyko do pokrycia ewentualnych strat powypadkowych (...) należy mieć na uwadze, że wycofanie pojazdu z ruchu związane jest z fizycznym brakiem możliwości wykonywania danym pojazdem przewozów drogowych, a tym samym uzyskiwania ewentualnych przychodów z tytułu działalności gospodarczej. W obecnej, złożonej sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstw transportowych, spadek dochodów z tytułu ubezpieczeń może dotknąć również ubezpieczyciela. Tym samym koszty te będą rozłożone solidarnie, zarówno na samych przedsiębiorców transportowych, jak i ubezpieczycieli”.

**Po drugie, problematyczne jest zastosowanie art. 8 ust. od 4 do 7 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych w kontekście art. 816 k.c. jak i relacja nowych przepisów do art. 5 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.** Art. 816 k.c. normuje rekalkulację składki (podwyższenie lub zmniejszenie) w okolicznościach pociągających za sobą istotną zmianę prawdopodobieństwa zajścia wypadku. O takich okolicznościach *expressis verbis* mówi art. 8 ust. 4. **Czy więc wystąpienie posiadacza pojazdu z wnioskiem o obniżenie składki może skutkować wypowiedzeniem umowy ubezpieczenia przez zakład ubezpieczeń w terminie 14 dni ze skutkiem natychmiastowym?** Art. 816 „nie wyłącza” swojego zastosowania do ubezpieczeń obowiązkowych, a zgodnie z art. 22 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych w sprawach nieuregulowanych ustawą stosuje się przepisy kodeksu cywilnego. **W literaturze fachowej można spotkać się z poglądem, iż art. 816 nie znajduje zastosowania do ubezpieczeń obowiązkowych**<sup>23</sup>. Według zwolenników takiego stanowiska dochodziłoby bowiem do zachwiania zasady trwałości umowy ubezpieczenia obowiązkowego, a sam art. 8 ust. od 4 do 7 traciłby sens (jest niemalże pewne, że każdy zakład ubezpieczeń korzystałby z tej możliwości). Ponadto ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych w art. 33 w wyczerpujący sposób określa katalog okoliczności uzasadniających rozwiązanie umowy ubezpieczenia obowiązkowego<sup>24</sup>, który nie zawiera regulacji w zakresie obniżenia składki za okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu. Wreszcie można przyjąć, że instytucja obniżenia składki zawarta w art. 8 oraz 42a z zw. z art. 41-42 ustawy jest uregulowana w sposób wyczerpujący. Niemniej, ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych ani też k.c. nie zawiera *expressis verbis* wyłączenia stosowania art. 816 k.c. do ubezpieczeń obowiązkowych OC. Co więcej, zgodnie z zasadą jedności umowy ubezpieczenia, umowa ubezpieczenia jest instytucją jednolitą, niezależnie od stosowanych form i zakresu przymusu ubezpieczeniowego<sup>25</sup>. Stąd zakaz stosowania art. 816 k.c. jest w tym zakresie dyskusyjny. Oczywiście, jeżeli opowiemy się za dopuszczalnością stosowania art. 816 k.c.

23. Por. szeroko na ten temat Ludwichowska K., *Przepisy kodeksu cywilnego a regulacje ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych w zakresie ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Rozprawy Ubezpieczeniowe 2/2008, s. 15-16.

24. *Op. cit.*

25. Kowalewski E., *op. cit.*, s. 277.

do ubezpieczeń obowiązkowych, to jest niemal pewne, że ubezpieczyciele będą z tej furtki korzystać, aby eliminować bardziej „szkodowych” klientów.

Z kolei art. 5 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych stanowi, iż zakład ubezpieczeń posiadający zezwolenie na wykonywanie działalności ubezpieczeniowej w grupach obejmujących ubezpieczenia obowiązkowe nie może odmówić zawarcia umowy ubezpieczenia obowiązkowego, jeżeli w ramach prowadzonej działalności ubezpieczeniowej zawiera takie umowy ubezpieczenia. Powstaje pytanie, czy zakład ubezpieczeń może odmówić zawarcia umowy ubezpieczenia pojazdu czasowo wycofanego z ruchu w rozumieniu art. 78a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, skoro *ab initio* posiada wiedzę, iż po skalkulowaniu składki będzie zmuszony ją zredukować o co najmniej 95 proc.? Ze względu na kategoryczne brzmienie art. 5 ust. 2, który w żaden sposób nie rozróżnia sytuacji (*lege non distinguende*) zawierania umowy ubezpieczenia (w zależności od okoliczności ich zawarcia), trzeba stwierdzić, iż **przymus kontraktowy obejmuje również zawieranie umów ubezpieczenia dotyczących pojazdów czasowo wycofanych z ruchu**. Posiłkowo art. 5 ust. 2 może zostać wykorzystany do potwierdzenia tezy, że art. 816 k.c. nie znajduje zastosowania do obniżenia składki w rozumieniu art. 8 ust. od 4 do 7. Skoro bowiem zakład ubezpieczeń nie może odmówić zawarcia umowy, to tym bardziej nie może jej wypowiedzieć.

Po trzecie, zwrócić należy uwagę na art. 18 ust. 2 ustawy o działalności ubezpieczeniowej, zgodnie z którym składkę ubezpieczeniową ustala się w wysokości, która powinna co najmniej zapewnić wykonanie wszystkich zobowiązań z umów ubezpieczenia i pokrycie kosztów wykonywania działalności ubezpieczeniowej zakładu ubezpieczeń. Jednocześnie przepis ten „uznaje” składkę ubezpieczeniową jako podstawowe źródło przychodów ubezpieczycieli. Suma składek zebrana przez ubezpieczyciela tworzy bowiem fundusz ubezpieczeniowy, z którego finansowana jest nie tylko wypłata świadczeń, ale również koszty działalności ubezpieczeniowej<sup>26</sup>. Powstaje pytanie, czy „minimalizacja” składki do poziomu 5 proc. pozwoli ubezpieczycielowi zrealizować zobowiązania z umowy ubezpieczenia (wypłata odszkodowań i innych świadczeń poszkodowanemu) oraz pokryć koszty działalności i wypracować zysk? Mówimy bowiem o sytuacji, w której składka w swojej „oryginalnej” wysokości 1000 zł, zredukowana będzie do maksymalnego poziomu 50 zł! Po raz kolejny więc należy postawić pytanie, czy tak radykalny minimalny poziom składki obniżonej nie stoi w sprzeczności w interesami zakładów ubezpieczeń i nadto, czy nie kłóci się z *ratio legis* omawianego przepisu ustawy o działalności ubezpieczeniowej?

Po czwarte, zasady obniżania składki za okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu, wydają się nie uwzględniać do tej pory nienastręczającej większych wątpliwości zasad kalkulacji taryf i wyliczania wysokości składek w ubezpieczeniach obowiązkowych przez zakłady ubezpieczeń (wspomniany art. 8 ust. od 1 do 3 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych). Co do zasady zakłady ubezpieczeń ustalają taryfy i wysokość składek (jak i zniżek dla poszczególnych ubezpieczających) samodzielnie. Art. 8 ust. od 4 do 7 wyłącza tę zasadę. Tak więc, nawet jeżeli zakład ubezpieczeń skalkuluje składkę w oparciu o logiczno-matematyczne podstawy, to i tak redukcja

---

26. Por. Kowalewski E., Ziemiak M., *op. cit.*, s. 19-23.

składki o nakazaną przez ustawę minimalną wielkość powoduje, że prerogatywa zakładu ubezpieczeń w zakresie „samodzielnej” kalkulacji składki stać się może iluzoryczna. Co więcej, mając na uwadze brzmienie art. 28 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>27</sup>, obniżenie składki za okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu objemie – jak się wydaje – także kolejny okres ubezpieczenia (okres czasowego wycofania pojazdu może trwać do 48 miesięcy), bez możliwości rekalkulacji składki przez zakład ubezpieczeń.

Wreszcie po piąte, pewne wątpliwości może też nastroczać interpretacja art. 42a, tzn. jak przy obniżeniu składki stosować odpowiednio przepisy art. 41 i 42 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych dotyczących zwrotu składki. Oto kilka przykładów tych wątpliwości. Odnośnie art. 41, czy należy przyjąć, że obniżenie składki nie przysługuje jeżeli szkoda, za którą zakład ubezpieczeń wypłacił lub jest zobowiązany wypłacić odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, nastąpiła w okresie poprzedzającym wystąpienie z wnioskiem o obniżenie składki? Wszak szkoda powstała w wyniku ruchu pojazdu związana jest z innym poziomem ryzyka niż w przypadku pojazdu wycofanego z ruchu, stąd trudno zestawiać ze sobą te dwie sytuacje. Co innego kiedy chodzi o przedłużenie okresu wycofania pojazdu, a więc i przedłużenie okresu, za który przysługuje obniżka składki. Wtedy powstanie szkody – już w warunkach czasowego wycofania z ruchu – może, a nawet powinno być brane pod uwagę. Pewne aspekty odpowiedniego stosowania art. 41 wydają się być zwyczajnie nielogiczne. Interpretując art. 41 ust. 1 pkt 3 dochodzimy do wniosku, że obniżka składki przysługuje zbywcy pojazdu, podczas gdy naturalne jest, że beneficjentem zniżki powinien być w tym przypadku nabywca pojazdu czasowo wycofanego z ruchu. Odnośnie tego jak stosować art. 42, np. czy obniżać składkę za każdy miesiąc ubezpieczenia? W takiej sytuacji obniżenie składki, w przypadku umowy ubezpieczenia zawartej na okres 12 miesięcy, wysokość miesięcznego obniżenia składki stanowiłaby 1/12 składki należnej za dwunastomiesięczny okres ubezpieczenia, z uwzględnieniem minimalnej stopy redukcji (95 proc. lub więcej). W związku z tym można w omawianych sytuacjach zauważyć, iż odesłanie do art. 41 i 42 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych wydaje się niezbyt fortunne i będzie stwarzać poważne wątpliwości w praktyce.

## Zakończenie

Obniżenie składki z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu jest instytucją społecznie i gospodarczo pożyteczną. Umożliwia przede wszystkim przedsiębiorcom i rolnikom na elastyczne minimalizowanie kosztów prowadzenia działalności, jeżeli np. część wykorzystywanych przez nich pojazdów w danym okresie nie jest użytkowana. Stąd jej wprowadzenie na grunt prawa polskiego było uzasadnione (szczególnie postrzegając je jako narzędzie walki z kryzysem gospodarczym).

---

27. Jeżeli posiadacz pojazdu mechanicznego nie później niż na jeden dzień przed upływem okresu 12 miesięcy, na który umowa ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych została zawarta, nie powiadomi na piśmie zakładu ubezpieczeń o jej wypowiedzeniu, uważa się, że została zawarta następna umowa na kolejne 12 miesięcy, z zastrzeżeniem sytuacji przewidzianych w ustępie 2.

Niemniej, ustawodawca nie zachował należytej precyzji w zakresie wprowadzonych uregulowań. Nowe przepisy nie uwzględniają bowiem wielości stanów faktycznych jakie mogą mieć miejsce w okresie czasowego wycofania pojazdu z ruchu oraz zasad ponoszenia kosztów własnej działalności przez zakłady ubezpieczeń. Poza tym część przyjętych rozwiązań (takich jak np. odesłanie od art. 41 i 42 przy ustalaniu rzeczywistej stopy redukcji składki), wydaje się nie być do końca przemyślana. Niezależnie od tego poważnym mankamentem przedstawionej nowelizacji jest całkowite zignorowanie kwestii intertemporalnych związanych ze stosowaniem zmienionych przepisów prawnych<sup>28</sup>. Problem ten sam w sobie nadaje się do szerszego przedstawienia w odrębnym opracowaniu. Jednakże na pełną ocenę nowych rozwiązań przyjdzie nam jeszcze poczekać.

## Wykaz źródeł:

Bieniek G., *Cywilnoprawna problematyka ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych na tle nowych uregulowań*, Prawo Spółek nr 5/2004.

Kowalewski E. (red.); Fuchs D.; Serwach M.; Mogilski W.W., *Prawo Ubezpieczeń Gospodarczych*, (wyd. 3), Bydgoszcz-Toruń 2006.

Kowalewski E., Ziemiak M., *W sprawie wykładni art. 813 § 1 k.c.*, Prawo Asekuracyjne nr 1/2010.

Ludwichowska K., *Przepisy kodeksu cywilnego a regulacje ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych w zakresie ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Rozprawy Ubezpieczeniowe 2/2008.

Morawski L., *Zasady wykładni prawa*, Toruń 2006.

Rogowski S. (red.), *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Warszawa 2008.

Stefański A., *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, LEX, 2008.

Wąsiewicz A., *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Bydgoszcz 1995.

## Lowering third party liability insurance premium of motor vehicle owners for the period of temporary withdrawal of the vehicle from traffic – Summary

*The aim of this article is to analyse the new legal solutions related to lowering the third party liability insurance premium for the period of temporary withdrawal of the vehicle from traffic introduced to the Act on Compulsory Insurance, UFG and PBUK. In the first part, the authors present the concept of temporary withdrawal of the vehicle from traffic specified in the Traffic Law Act. Later, they discuss changes in the Act on Compulsory Insurance which took effect on April 4, 2010 – in particular Article 8 clauses 4-7 and Article 42a, which for*

---

28. Późno szukać tu przepisów przejściowych takich jak np. art. 159-162 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych regulujących zagadnienia intertemporalne (np. stosowanie do wszczętych, a niezakończonych przed wejściem w życie ustawy postępowań w sprawie roszczeń odszkodowawczych, przepisów dotychczasowych; por. art. 159 ust. 1 ustawy).

*the first time introduce to the Polish insurance law the institution of statutory lowering of compulsory vehicle insurance premium. The analysis of the changes precedes a detailed presentation of numerous critical remarks connected with the amendment, which, first of all, should include: the failure to take into account by the legislator all factual circumstances which may occur during the temporary withdrawal of the vehicle from traffic, issues related to actual reduction of the likelihood of accident, application of Article 813 of the Civil Code in the situation in question or maximum reduction level of the premium (95 perc.). Concluding, the authors say that the institution of lowering the premium is beneficial from the social and economic point of view. However, the manner in which it is currently regulated seems to result in too many practical and interpretational doubts.*

**Prof. zw. dr hab. EUGENIUSZ KOWALEWSKI** jest kierownikiem Katedry Prawa Cywilnego oraz Międzynarodowego Obrotu Gospodarczego WPiA UMK w Toruniu oraz kierownikiem Zakładu Prawa Ubezpieczeniowego WPiA UMK w Toruniu.

**Michał PIOTR ZIEMIAK** jest doktorantem w Zakładzie Prawa Ubezpieczeniowego WPiA UMK w Toruniu oraz aplikantem radcowskim przy Okręgowej Izbie Radców Prawnych w Toruniu.

Recenzenci: prof. dr hab. Jan Monkiewicz, prof. dr hab. Tadeusz Szumlicz.

