

Katarzyna Malinowska-Woźniak*

Polski i brytyjski model umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych**

1. WPROWADZENIE

W polskim porządku prawnym ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych ma charakter obowiązkowy. Obowiązek zawarcia umowy ciąży – co do zasady – na posiadaczu pojazdu mechanicznego. Na skutek zawarcia umowy przez posiadacza pojazdu, ochroną ubezpieczeniową objęta jest odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kieruje pojazdem niezależnie od tego, czy jest do tego uprawniona. Osoba będąca posiadaczem kilku pojazdów zobowiązana jest do zawarcia odrębnych umów ubezpieczenia dla każdego pojazdu, a w konsekwencji do opłacania odrębnej składki z tytułu każdej umowy. W związku z powyższym pojawia się pytanie, czy taki model umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej odpowiada oczekiwaniom ubezpieczających oraz ubezpieczycieli. Refleksji wymaga potrzeba ewentualnych zmian legislacyjnych oraz ich kierunku.

W 2017 r. w Sejmie Rzeczypospolitej Polskiej złożono interpelację do Ministra Finansów „W sprawie zmiany w ubezpieczeniu OC dla kierowców posiadających więcej niż jeden pojazd”¹. W interpelacji posłowie zaproponowali wprowadzenie do polskiego prawa zasady przypisania umowy ubezpieczenia do kierującego, bez względu na liczbę posiadanych samochodów. W ocenie interpelujących rozwiązanie takie byłoby korzystne dla ubezpieczających posiadających kilka samochodów, z uwagi na obniżenie wysokości opłacanych składek.

Rozważenia wymaga zatem, czy wprowadzenie zmian legislacyjnych w tym zakresie należy uznać za potrzebne. Na podstawie aktualnie obowiązujących w Polsce przepisów, istnieje obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia i opłacania składki odrębnie dla każdego pojazdu. Stanowi to obciążenie finansowe dla osób korzystających z kilku samochodów nie tylko z uwagi na konieczność ponoszenia ciężaru

* Katarzyna Malinowska-Woźniak jest doktorem nauk prawnych w Instytucie Nauk Prawnych, Wydział Prawa i Administracji, Uniwersytet Szczeciński, Polska, ORCID: 0000-0002-3442-7905, e-mail: katarzyna.malinowska-wozniak@usz.edu.pl

** Data zgłoszenia tekstu przez autorkę: 15.12.2019 r.; data przyjęcia tekstu przez redakcję do publikacji: 30.04.2020 r.

¹ Interpelacja nr 17900, zgłaszający: Jerzy Gosiewski, Adam Ołdakowski, <http://www.sejm.gov.pl/sejm8.nsf/interpelacja.xsp?typ=INT&nr=17900> (dostęp: 23.10.2019 r.).

finansowego składek, ale także z uwagi na utratę zniżek w przypadku wypłaty przez ubezpieczyciela odszkodowania na podstawie zawartej umowy ubezpieczenia.

W niektórych państwach obcych model ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych oparty jest na innej podstawie. Mianowicie, każda osoba kierująca pojazdem obowiązana jest do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej we własnym imieniu, a odpowiedzialność ubezpieczyciela obejmuje szkody wyrządzone przez ubezpieczającego w każdym pojeździe, którym będzie ona kierować.

W niniejszym opracowaniu zostały poddane analizie przepisy prawa polskiego regulujące konstrukcję umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w zakresie podmiotów, które są obowiązane do jej zawarcia oraz podmiotów, których odpowiedzialność cywilna objęta jest zakresem umowy ubezpieczenia. Przedmiot badań stanowiły również przepisy prawne obowiązujące w Wielkiej Brytanii, w których przyjęto odmienną od polskiej konstrukcję podmiotową umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Zastosowane metody badawcze obejmują analizę dogmatyczną prawa polskiego oraz prawa obcego, analizę historyczną oraz badania prawnoporównawcze. Efektem przeprowadzonych badań są wnioski *de lege ferenda* w przedmiocie potrzeby dokonania zmian legislacyjnych oraz ich ewentualnych skutków dla rynku ubezpieczeniowego w Polsce.

2. POLSKI MODEL UMOWY UBEZPIECZENIA ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ POSIADACZY POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych pojawił się w polskim porządku prawnym w latach 50. XX w.² Początkowo nie były zawierane umowy ubezpieczenia, a odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń powstawała z mocy prawa. Obowiązkiem posiadacza pojazdu mechanicznego było jedynie opłacanie składki³. Nie wszystkie pojazdy poruszające się po drogach objęte były obowiązkiem zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej⁴. Pierwotnie odpowiedzialność cywilna zakładu ubezpieczeń obejmowała szkody wyrządzone przez ruch pojazdu mechanicznego, jeżeli do zapłaty odszkodowania zobowiązany był posiadacz pojazdu lub upoważniony przez niego kierowca⁵. Na skutek dokonywanych zmian legislacyjnych rozszerzeniu uległ katalog podmiotów, których odpowiedzialność cywilna objęta była ubezpieczeniem obowiązkowym. Odpowiedzialność zakładów ubezpieczeń rozciągnęła się na szkody wyrządzone przez posiadacza pojazdu oraz kierowcę, niezależnie od tego, czy kierowca był

² Zapowiedź wprowadzenia obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych pojawiła się w ustawie z 28.03.1952 r. o ubezpieczeniach państwowych (Dz.U. z 1952 r. Nr 20, poz. 130). Obowiązek ten wprowadzono w ustawie z 2.12.1958 r. o ubezpieczeniach majątkowych i osobowych (Dz.U. z 1958 r. Nr 72, poz. 357).

³ Por. § 21 rozporządzenia Rady Ministrów z 1.12.1961 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych (Dz.U. z 1961 r. Nr 55, poz. 311).

⁴ Por. P. Bucoń, *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, rozdział 3.1.2, System Informacji Prawnej LEX, <https://sip.lex.pl/#/monograph/369182420/26?tocHit=1&cm=URELATIONS> (dostęp: 23.10.2019 r.).

⁵ Por. § 14 rozporządzenia Rady Ministrów z 1.12.1961 r. ...

upoważniony do kierowania pojazdem przez posiadacza⁶. Z początkiem lat 90. XX w. ustawodawca polski zrezygnował z konstrukcji ubezpieczeń powstających z mocy prawa, a źródłem nawiązania stosunku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych była umowa, której zawarcie stało się obowiązkowe dla posiadacza pojazdu mechanicznego⁷.

Aktualnie w prawie polskim, zasady zawierania i wykonywania umów obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych reguluje ustawa z 22.05.2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych⁸.

Na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 10 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych przez pojazd mechaniczny rozumie się:

- a) pojazd samochodowy, ciągnik rolniczy, motorower i przyczepę określone w przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym⁹, oraz
- b) pojazd wolnobieżny w rozumieniu przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym¹⁰, z wyłączeniem pojazdów wolnobieżnych będących w posiadaniu rolników posiadających gospodarstwo rolne i użytkowanych w związku z posiadaniem tego gospodarstwa.

Posiadacz pojazdu mechanicznego jest obowiązany zawrzeć umowę obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem posiadanego przez niego pojazdu (art. 23 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych). Posiadacz pojazdu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 10 lit. a ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem pojazdu, w odniesieniu do którego państwem członkowskim Unii Europejskiej umiejscowienia ryzyka jest państwo UE, w którym pojazd ma być zarejestrowany, obowiązany jest posiadać ochronę ubezpieczeniową przez cały okres, w którym pojazd jest zarejestrowany, z wyjątkiem zarejestrowanych pojazdów historycznych. W odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych za granicą obowiązek ten trwa przez cały okres pozostawiania tych pojazdów na terytorium RP (art. 23 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych). Przepisy dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych stosuje się także do posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym przed jego rejestracją, oraz do posiadacza lub kierującego pojazdem historycznym albo

⁶ Por. § 14 Rozporządzenia Rady Ministrów z 24.04.1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz.U. z 1968 r. Nr 15, poz. 89).

⁷ Por. art. 3 ust. 2 ustawy z 28.07.1990 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz.U. z 1996 r. Nr 11, poz. 62).

⁸ Tekst jedn.: Dz.U. z 2019 r. poz. 2214 – dalej ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych.

⁹ Zgodnie z ustawą z 20.06.1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn.: Dz.U. z 2021 r. poz. 450): pojazd samochodowy oznacza pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h; określenie to nie obejmuje ciągnika rolniczego (art. 2 pkt 33 ustawy); ciągnik rolniczy oznacza pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia rozwijanie prędkości nie mniejszej niż 6 km/h, skonstruowany do używania łącznie ze sprzętem do prac rolnych, leśnych lub ogrodniczych; ciągnik taki może być również przystosowany do ciągnięcia przyczep oraz do prac ziemnych (art. 2 pkt 44 ustawy); motorower oznacza pojazd dwu- lub trójkołowy zaopatrzonego w silnik spalinowy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm³ lub w silnik elektryczny o mocy nie większej niż 4 kW, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h (art. 2 pkt 46 ustawy); przyczepa oznacza pojazd bez silnika, przystosowany do łączenia go z innym pojazdem (art. 2 pkt 50 ustawy).

¹⁰ Pojazd wolnobieżny oznacza pojazd silnikowy, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, z wyłączeniem ciągnika rolniczego (art. 2 pkt 34 ustawy – Prawo o ruchu drogowym).

pojazdem wolnobieżnym od chwili wprowadzenia tych pojazdów do ruchu (art. 23 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych). Oznacza to, że obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spoczywa na posiadaczu lub kierującym pojazdem w przypadkach określonych w ustawie.

Posiadacza pojazdu nie należy utożsamiać z jego właścicielem. Na podstawie art. 336 Kodeksu cywilnego¹¹ przez posiadacza pojazdu należy rozumieć osobę, która nim faktycznie włada jak właściciel (posiadacz samoistny), jak i osobę, która nim faktycznie włada jak użytkownik, zastawnik, najemca, dzierżawca lub mający inne prawo, z którym łączy się określone władztwo nad cudzą rzeczą (posiadacz zależny). Zgodnie z art. 337 k.c. posiadacz samoistny nie traci posiadania przez to, że oddaje drugiemu rzecz w posiadanie zależne. Oznacza to, że pojazd może znajdować się jednocześnie w posiadaniu dwóch osób: posiadacza samoistnego i posiadacza zależnego. Przepisy nie rozstrzygają, na którym posiadaczu ciąży w takim przypadku obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Należy przyjąć, że obowiązek ten obciąża obu posiadaczy, a spełnienie go przez jednego z nich zwalnia drugiego¹².

Na podstawie art. 2 pkt 20 ustawy – Prawo o ruchu drogowym kierujący to osoba, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów, a także osoba, która prowadzi kolumnę pieszych, jedzie wierzchem albo pędzi zwierzęta pojedynczo lub w stadzie. Pojęcie to należy odróżnić od pojęcia kierowcy, którym zgodnie z art. 2 pkt 21 ustawy – Prawo o ruchu drogowym jest osoba uprawniona do kierowania pojazdem silnikowym lub motorowerem. Kierujący może nie posiadać uprawnień do kierowania pojazdami, jak również może wejść w posiadanie pojazdu nielegalnie oraz nie posiadać do pojazdu żadnego tytułu prawnego.

Dla nawiązania stosunku prawnego ubezpieczenia konieczne jest zawarcie umowy. Umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej obejmuje odpowiedzialność cywilną podmiotu objętego obowiązkiem ubezpieczenia za szkody wyrządzone czynem niedozwolonym oraz wynikłe z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, jeśli nie sprzeciwia się to ustawie lub właściwości (naturze) danego rodzaju stosunków (art. 9 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych). Umowa ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje też szkody wyrządzone umyślnie lub w wyniku rażącego niedbalstwa ubezpieczającego lub osób, za które ponosi on odpowiedzialność (art. 9 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych).

Ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu (art. 35 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych). Odpowiedzialnością zakładu ubezpieczeń objęte są więc szkody wyrządzone przez każdą osobę, która objęła faktyczne władztwo nad pojazdem. Tak szeroko

¹¹ Ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny (tekst jedn.: Dz.U. z 2020 r. poz. 1740) – dalej k.c.

¹² Por. D. Maśniak, *Komentarz do ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych* [w:] *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, t. I, *Komentarz*, wyd. II, red. M. Serwach, System Informacji Prawnej LEX, <https://sip.lex.pl/#/commentary/587263187/60627/serwach-malgorzata-red-komentarz-do-ustawy-o-ubezpieczeniach-obowiazkowych-ubezpieczeniowym...?cm=URELATIONS> (dostęp: 23.10.2019 r.); G. Bieniek, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, rozdział 2.1.1., System Informacji Prawnej LEX, <https://sip.lex.pl/#/monograph/369312548/9?tocHit=1&cm=URELATIONS> (dostęp: 23.10.2019 r.).

ujęty podmiotowo zakres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń podyktowany jest względami społecznymi, w tym przede wszystkim dobrem poszkodowanych¹³.

W przypadku, gdy kierujący pojazdem mechanicznym wyrządził szkodę umyślnie, w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości albo po użyciu środków odurzających, substancji psychotropowych lub środków zastępczych w rozumieniu przepisów o przeciwdziałaniu narkomanii, jak również gdy wszedł w posiadanie pojazdu wskutek popełnienia przestępstwa, a także w sytuacji, gdy 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 oraz gdy zbiegł z miejsca zdarzenia, zakładowi ubezpieczeń, który wypłacił poszkodowanemu odszkodowanie, przysługuje tzw. prawo regresu, czyli prawo dochodzenia od kierującego pojazdem mechanicznym zwrotu wypłaconego z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych odszkodowania (art. 43 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych).

Z regulacji normatywnej obowiązującej w prawie polskim wynika zatem, że umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zawiera się w odniesieniu do pojazdu mechanicznego, a nie w odniesieniu do jego właściciela czy posiadacza¹⁴. Jeden pojazd mechaniczny powinien być objęty jedną umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody, które mogą powstać w związku z ruchem tego pojazdu, bez względu na to, ile osób będzie tym pojazdem kierować. Z kolei w sytuacji, gdy jedna osoba jest właścicielem lub posiadaczem kilku pojazdów mechanicznych, ma ona obowiązek zawarcia odrębnych umów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej dla każdego pojazdu. Taki model podmiotowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej należy uznać za zakorzeniony w polskim porządku prawnym, bowiem istnieje w takim kształcie od chwili wprowadzenia obowiązku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych.

W pierwszym półroczu 2020 r. zysk zakładów ubezpieczeń z tytułu składek uiszczanych w związku z zawarciem umów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych wyniósł przeszło 7,3 mld złotych. Z kolei suma wypłaconych odszkodowań z tytułu tych umów w pierwszym półroczu 2020 r. opiewała na kwotę niecałych 4,5 mld złotych¹⁵. Z kolei z analizy wyników badań rynku po trzecim kwartale 2020 r. wynika, że suma zapłaconych składek opiewała na kwotę prawie 11 mld złotych, a suma wypłaconych odszkodowań wynosiła nieco ponad 6,6 mld złotych¹⁶. Nie ulega wątpliwości, że środki finansowe gromadzone przez ubezpieczycieli z tytułu składek na ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych pozwalają na wypłatę odszkodowań oraz generują nadwyżkę finansową.

¹³ Por. K. Niezgodą, *Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Komentarz*, red. J. Maskowski, komentarz do art. 35, System Informacji Prawnej Legalis, Warszawa 2012, <https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mjxw62zoge3dkmbvgm4tinzoobqxlrrga3tinbvgyzq#tabs-metrical-info> (dostęp: 23.10.2019 r.).

¹⁴ Por. P. Sikora, *Wybrane zagadnienia ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych na tle porównawczym, O dobre prawo dla ubezpieczeń. Księga Jubileuszowa Profesora Eugeniusza Kowalewskiego*, red. E. Bagińska, W.W. Mogilski, M. Wałaszowska, M.P. Ziemiak, Toruń 2019, s. 462.

¹⁵ Por. PIU *wyniki rynku II kw. 2020* – tabela z wynikami, <https://piu.org.pl/ubezpieczyciele-wyplacili-poszkodowanym-prawie-20-mld-zl/> (dostęp: 8.04.2021 r.).

¹⁶ Por. PIU *wyniki rynku III kw. 2020* – tabela z wynikami, <https://piu.org.pl/30-mld-zl-odszkodowan-dla-poszkodowanych/> (dostęp: 8.04.2021 r.).

3. MODEL UMOWY UBEZPIECZENIA ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ POSIADACZY POJAZDÓW MECHANICZNYCH W PRAWIE BRYTYJSKIM

Obowiązujący w Wielkiej Brytanii model umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych można scharakteryzować jednym zdaniem „*A policy will cover the use of the vehicle by the assured himself*”¹⁷. Od powyższej zasady są wyjątki, gdy ustawa przewiduje objęcie odpowiedzialnością zakładu ubezpieczeń również innych, niż ubezpieczający, osób kierujących pojazdem. W szczególności zakresem umowy ubezpieczenia mogą być objęte osoby bliskie ubezpieczającego lub jego pracownicy.

Obowiązująca w Wielkiej Brytanii ustawa *Road Traffic Act* z 1988 r.¹⁸ stanowi, że osoby używające pojazdów silnikowych muszą być ubezpieczone lub zabezpieczone od odpowiedzialności cywilnej. Określenie „pojazd silnikowy” oznacza pojazd napędzany mechanicznie przeznaczony lub przystosowany do używania na drogach (art. 185.1.c RTA). Artykuł 143.1 RTA stanowi, że: „a) osoba nie może używać pojazdu silnikowego na drodze lub w innym miejscu publicznym o ile nie obowiązuje w stosunku do używania tego pojazdu przez tę osobę taka polisa ubezpieczeniowa lub takie zabezpieczenie w odniesieniu do odpowiedzialności cywilnej, które są zgodne z wymogami niniejszej części Ustawy [czyli części VI zatytułowanej: Odpowiedzialność osoby trzeciej], oraz b) osoba nie może powodować używania pojazdu silnikowego na drodze lub w innym miejscu publicznym przez jakąkolwiek inną osobę ani nie może zezwolić innej osobie na takie używanie o ile nie obowiązuje w stosunku do używania tego pojazdu przez tę inną osobę taka polisa ubezpieczeniowa lub takie zabezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej, które są zgodne z wymogami niniejszej części Ustawy”. Obowiązek ubezpieczenia powstaje w związku z używaniem pojazdu na drodze lub w innym miejscu publicznym¹⁹.

Użycie pojazdu silnikowego, z którym związany jest obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, oznacza każdą sytuację, gdy osoba ma kontrolę nad pojazdem²⁰. W pewnych sytuacjach pasażer może używać pojazdu w rozumieniu art. 143 RTA. W orzecznictwie brytyjskich sądów wskazuje się, że użycie pojazdu występuje w przypadku, gdy: osoba pcha samochód kierowany przez inną osobę, a następnie wskakuje na miejsce pasażera; pasażer asystuje w prowadzeniu pojazdu; właściciel pojazdu jest pasażerem podwożonym do swojego domu; pojazd jest zaparkowany i pozostaje pod kontrolą posiadacza; pojazd pozostaje na drodze lub w innym miejscu publicznym, także gdy nie może być w danej chwili napędzany mechanicznie; pojazd stacza się ze wzniesienia bez użycia silnika²¹.

Zabezpieczenie musi być udzielone przez uprawnionego ubezpieczyciela lub organ, który prowadzi działalność gospodarczą w Wielkiej Brytanii, polegającą

¹⁷ „Polisa obejmuje używanie pojazdu przez samego ubezpieczającego” – R. Merkin, J. Stuart-Smith, *The law of Motor Insurance*, Londyn 2004, s. 126.

¹⁸ *UK Public General Acts 1988*, chapter 52 (www.legislation.gov.uk) – dalej RTA (dostęp: 7.10.2019 r.).

¹⁹ J. Birds, *Birds modern insurance law*, Londyn 2007, s. 383.

²⁰ R. Merkin, J. Stuart-Smith, *The law...*, s. 293.

²¹ K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Toruń 2008, s. 264 i wskazane tam orzecznictwo.

na udzielaniu podobnego rodzaju zabezpieczeń oraz złożył i utrzymuje w depozycie przy Głównym Inspektorze Rachunkowym Sądów Wyższych sumę 15 tys. funtów brytyjskich w związku z prowadzeniem tej działalności (art. 46.2 RTA). Polisa ubezpieczeniowa musi być wydana przez uprawnionego ubezpieczyciela (art. 145.2 RTA). Polisa musi obejmować ubezpieczeniem taką osobę, osoby lub grupę osób, które są wyszczególnione w polisie w odniesieniu do wszelkiej odpowiedzialności, jaką może lub mogą ponieść w związku ze śmiercią lub uszkodzeniem ciała jakiegось osoby lub uszkodzeniem mienia spowodowanymi przez używanie lub wynikające z używania pojazdu na drodze lub w innym miejscu publicznym w Wielkiej Brytanii (art. 145.3a RTA). Przez termin „polisa” należy rozumieć prawnie egzekwowlaną umowę ubezpieczenia²².

Odpowiedzialność ubezpieczyciela nie jest nieograniczona. Nie obejmuje ona odpowiedzialności z tytułu śmierci, która nastąpiła w związku z zatrudnieniem, a także śmierci osoby zatrudnionej przez osobę ubezpieczoną na podstawie polisy oraz z tytułu obrażeń ciała poniesionych przez taką osobę wynikających w związku z zatrudnieniem. Ubezpieczyciel nie ma również obowiązku zapewnienia ubezpieczenia w kwocie wyższej niż 1,2 mln funtów z tytułu wszelkiej odpowiedzialności, jaka może być ponoszona w związku z uszkodzeniem mienia spowodowanym przez każdy wypadek z udziałem pojazdu lub wynikający z niego ani do ponoszenia odpowiedzialności z tytułu uszkodzenia pojazdu, ani do ponoszenia odpowiedzialności z tytułu uszkodzenia towarów przewożonych w celach zarobkowych w lub na pojeździe albo w lub na przyczepie (bez względu na to, czy była przyłączona czy nie) ciągniętej przez pojazd, ani do ponoszenia jakiegokolwiek odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez osoby z tytułu uszkodzenia mienia pozostającego w jego opiece, i pod jego kontrolą, ani do pokrycia jakiegokolwiek odpowiedzialności umownej (art. 145.4 RTA).

Używanie pojazdu z naruszeniem art. 143.1 RTA, tj. bez ważnej polisy, stanowi przestępstwo (art. 143.2 RTA). Osoba oskarżona o popełnienie przestępstwa używania pojazdu silnikowego z naruszeniem art. 143 RTA nie zostanie skazana, jeśli udowodni: że pojazd nie należał do niej i nie był w jej posiadaniu w ramach umowy najmu lub użyczenia; że używała pojazdu w ramach zatrudnienia, i że nie wiedziała ani nie miała powodów, żeby uważać, że nie obowiązywała w stosunku do tego pojazdu taka polisa ubezpieczeniowa lub takie zabezpieczenie, jakie zostały wymienione w art. 143.1 RTA (art. 143.3 RTA).

W ustawie *Road Traffic Act* przewidziano obowiązek wypłaty przez ubezpieczyciela odszkodowania z polisy właściciela pojazdu również w sytuacji, gdy pojazdem kierowała osoba nieuprawniona, niewymieniona w polisie, np. złodziej (art. 151.2b RTA). Objęcie ochroną ubezpieczeniową odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez osoby nieuprawnione podyktowane jest koniecznością implementacji dyrektyw unijnych²³. W brytyjskim porządku prawnym określono też

²² J. Birds, *Birds modern...*, p. 386.

²³ Obowiązek ten wprowadziła druga dyrektywa Rady 84/5/EWG z 30.12.1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych (Dz.Urz. EWG L 8 z 11.01.1984 r., s. 17), obecnie obowiązek ten wynika z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z 16.09.2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz. Urz. WE L 263 z 7.10.2009 r., s. 11).

zasady odpowiedzialności za szkody powstałe przez kierowców nieubezpieczonych lub niustalonych²⁴.

Podsumowując, z regulacji normatywnej obowiązującej w Wielkiej Brytanii wynika, że każdy kierujący pojazdem ma obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia we własnym imieniu, niezależnie od tego, jakim pojazdem będzie się poruszał. Obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia nie jest związany tylko z posiadaniem pojazdu, lecz również z faktem rzeczywistego używania pojazdu na drodze lub w innym miejscu publicznym. Obowiązek zawarcia umowy ciąży zatem także na osobie, która nie jest ani właścicielem, ani posiadaczem żadnego pojazdu, jeśli zamierza kierować pojazdem należącym do innej osoby.

Według danych udostępnionych przez The Association of British Insurers w 2020 r. zakłady ubezpieczeń uzyskały 12,5 mld funtów z tytułu składek zapłaconych w związku z ubezpieczeniem pojazdów mechanicznych²⁵. Z kolei suma wypłaconych odszkodowań z tytułu szkód wyrządzonych w związku z ruchem pojazdów w 2020 r. opiewało na kwotę 8,3 mld funtów²⁶.

4. ANALIZA POTRZEBY WPROWADZENIA ZMIAN W POLSKIEJ REGULACJI UMOWY UBEZPIECZENIA ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ POSIADACZY POJAZDÓW MECHANICZNYCH

W przywołanej na wstępie interpelacji poselskiej wskazano potrzebę wprowadzenia zmian w polskiej regulacji normatywnej umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych przede wszystkim ze względu na pojawiający się problem związany ze zwykłą wysokością składki dla ubezpieczających, którzy nie są sprawcami szkody, jednak są posiadaczami pojazdu, w związku z ruchem którego została wyrządzona szkoda przez inną osobę.

Zgodnie z art. 8 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych taryfy oraz wysokość składek ubezpieczeniowych za ubezpieczenia obowiązkowe ustala zakład ubezpieczeń. W każdym przypadku ustalenia taryfy składek za ubezpieczenia obowiązkowe lub ich zmiany zakład ubezpieczeń przedstawia organowi nadzoru informacje o tych taryfach oraz o podstawach ich ustalenia (art. 8 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych). Informacja taka powinna zawierać w szczególności analizę szkodowości oraz kosztów obsługi ubezpieczenia uzasadniającą wprowadzenie każdorazowej zmiany w taryfie (art. 8 ust. 3 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych). Z przedstawionych przepisów wynika, że organ nadzoru kontroluje sposób ustalania wysokości składki przez zakłady ubezpieczeń. Na polskim rynku ubezpieczeniowym powszechnie przyjętą zasadą jest system zniżek i zwyczaj istniejący w taryfach składek za ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej

²⁴ Uninsured Drivers Agreements between Motor Insurers' Bureau and the Government, www.mib.org.uk (dostęp: 15.10.2019 r.).

²⁵ *Driving a better deal – the cost of motor insurance at a four year low in 2020 according to the ABI's latest Motor Insurance Premium Tracker*, <https://www.abi.org.uk/news/news-articles/2021/01/driving-a-better-deal---the-cost-of-motor-insurance-at-a-four-year-low-in-2020-according-to-the-abis-latest-motor-insurance-premium-tracker/> (dostęp: 10.04.2021 r.).

²⁶ *Pandemic lockdowns lead to fall in motor insurance claims in 2020*, <https://www.abi.org.uk/news/news-articles/2021/03/pandemic-lockdowns-lead-to-fall-in-motor-insurance-claims-in-2020/> (dostęp: 10.04.2021 r.).

posiadaczy pojazdów mechanicznych. Zniżki przysługują za bezszkodową jazdę i maksymalnie sięgają nawet 60%.

W aktualnym polskim stanie prawnym w przypadku, gdy określona osoba jest posiadaczem kilku pojazdów, wyrządzenie szkody przez kierującego jednym z tych pojazdów powoduje utratę zniżek dla wszystkich pojazdów. Może to być szczególnie odczuwalne dla przedsiębiorców, którzy udostępniają swoje samochody np. pracownikom. Niezależnie bowiem od tego, kto jest sprawcą szkody (czy posiadacz pojazdu czy osoba, której udostępnił on swój pojazd), finansowe skutki zwyczajki składki odczuje posiadacz pojazdów, a nie sprawca szkody związanej z ruchem pojazdu. Zmiana modelu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych spowodowałaby, że konsekwencje finansowe w postaci zwyczajki składki związane z wyrządzeniem szkody w związku z ruchem pojazdu ponosiłby sprawca szkody, co należy uznać za pożądane. Trzeba jednak zauważyć, że w obecnym stanie prawnym posiadacz pojazdu może na zasadach ogólnych domagać się od sprawcy szkody odszkodowania w związku z koniecznością zapłaty składki ubezpieczeniowej w wyższej wysokości. Nie powinno ulegać wątpliwości, że sprawca szkody wyrządzonej w związku z ruchem pojazdu, której naprawienie objęte było umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, jest zobowiązany także do naprawienia szkody, którą wyrządził posiadaczowi tego pojazdu.

W przywołanej na wstępie niniejszego opracowania interpelacji poselskiej zaproponowano również inne rozwiązanie problemu zwyczajki składki, którego wprowadzenie nie wiązałoby się ze zmianą modelu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Mianowicie, w przypadku posiadania przez jedną osobę kilku samochodów, wyrządzenie szkody przez ruch jednego z tych pojazdów nie powodowałoby zmiany wysokości składki dla pozostałych pojazdów. W odniesieniu do tej propozycji należy stwierdzić, że wprowadzenie takiego rozwiązania nie wydaje się możliwe bez zmiany konstrukcji umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Przyjmując bowiem obowiązującą zasadę przypisania ubezpieczenia do pojazdu, a nie do kierującego, system zniżek i zwyczajek musi pozostać związany ze szkodami wyrządzonymi przez ruch określonego pojazdu, a nie przez określonego kierującego. Słusznie zwrócił na to uwagę Minister Rozwoju i Finansów w odpowiedzi na interpelację²⁷, w której wskazał, że takie rozwiązanie budziłoby wątpliwości przede wszystkim o charakterze systemowym.

Należy mieć na uwadze, że osobą odpowiedzialną za wyrządzenie szkody jest osoba fizyczna kierująca pojazdem, a nie sam pojazd. W związku z powyższym, w przypadku posiadacza kilku pojazdów, który wyrządza szkodę w związku z ruchem jednego z tych pojazdów, zwiększa się ryzyko wyrządzenia szkody przez tego posiadacza w związku z ruchem innych posiadanych przez niego pojazdów. Nie wydaje się zatem zasadne przypisywanie systemu zniżek i zwyczajek do konkretnego pojazdu. Wysokość składki na ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych uzależniona jest od oceny prawdopodobieństwa

²⁷ Odpowiedź z 20.12.2017 r. (FN6.054.30.2017) na interpelację poselską, <http://www.sejm.gov.pl/sejm8.nsf/interpelacja.xsp?typ=INT&nr=17900> (dostęp: 23.10.2019 r.).

spowodowania wypadku przez posiadacza tego pojazdu. W sytuacji, gdy określona osoba jest posiadaczem kilku pojazdów, to prawdopodobieństwo się zmienia w odniesieniu do wszystkich pojazdów, a nie tylko w stosunku do tego, którym została wyrządzona szkoda.

Odejście od modelu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych przypisanego do pojazdu spowodowałoby też wzrost ryzyka niedopełnienia obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia w zakresie szkód wyrządzonych w związku z ruchem pojazdu. Aktualnie w polskim systemie prawnym spełnianie obowiązku zawarcia analizowanej umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej może być kontrolowane przez różne podmioty i organy (m.in. policję, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (UFG), jednostki samorządu terytorialnego). Obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia powstaje bowiem z chwilą rejestracji pojazdu i zasadniczo trwa do czasu jego wyrejestrowania, bez względu na to, czy pojazd jest używany. Powiązanie obowiązku zawarcia umowy z faktem poruszania się pojazdu po drodze z udziałem określonego kierującego spowodowałoby niemożność uprzedniej kontroli spełnienia obowiązku zawarcia tej umowy. Ustalenie, czy kierujący zawarł umowę ubezpieczenia byłoby możliwe jedynie w czasie, w którym pojazd znajdowałby się w ruchu (bo tylko wtedy powstawałby obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia). Takie rozwiązanie nie wydaje się słuszne, bowiem podstawowym uzasadnieniem dla istnienia obowiązku zawierania umów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych jest ochrona poszkodowanych. Jak podkreślił Rzecznik Praw Obywatelskich we wniosku skierowanym do Trybunału Konstytucyjnego (dalej TK) o zbadanie zgodności z Konstytucją RP²⁸ niektórych przepisów ustawy z 28.07.1990 r. o działalności ubezpieczeniowej²⁹, nałożenie na obywateli obowiązku zawierania umów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych ma na celu ochronę ważnego interesu społecznego. Natomiast z uwagi na cywilnoprawny charakter umowy ubezpieczenia, nie jest możliwe „przymuszenie” obywatela do faktycznego zawarcia takiej umowy. Dopuszczalne jest jedynie wprowadzenie sankcji za niedopełnienie tego obowiązku. Zgodnie z obecnie obowiązującym art. 88 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych osoba, która nie spełniła obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia obowiązkowego, jest obowiązana wnieść opłatę. Opłata wnoszona jest na rzecz UFG (art. 88 ust. 7 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych).

Rozważając wprowadzenie zmian legislacyjnych, niewątpliwie pierwszorzędne znaczenie należy przypisać takim rozwiązaniom, których skutkiem będzie wyeliminowanie z ruchu pojazdów i kierujących, którzy nie dopełnili obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Analizowana koncepcja zmiany konstrukcji umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej prowadziłaby natomiast w przeciwnym kierunku, bowiem utrudniłaby weryfikację i ewentualne nakładanie sankcji w postaci opłat na osoby, które uchylają się od obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia. Mając na uwadze interes osób poszkodowanych w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, pożądane wydaje się utrzymanie

²⁸ Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z 2.04.1997 r. (Dz.U. Nr 78, poz. 483 ze zm.) – dalej Konstytucja RP.

²⁹ Por. uzasadnienie wyroku TK z 23.04.2002 r., K 2/01, Dz.U. z 2002 r. Nr 63, poz. 578.

rozwiązań normatywnych, które pozwalają na efektywną kontrolę realizacji obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

5. WNIOSKI

Podsumowując, należy stwierdzić, że istniejący w polskim porządku prawnym obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej został trafnie nałożony na posiadaczy pojazdów mechanicznych. Obowiązek ten związany jest w istocie z faktem rejestracji pojazdu na terenie Rzeczypospolitej Polskiej (z nielicznymi wyjątkami określonymi w ustawie), a nie jest związany z faktem poruszania się pojazdu po drodze, czy też z osobą kierującego. Taki model, zakorzeniony w prawie polskim, wydaje się optymalny w świetle polskich uwarunkowań prawnych i ekonomicznych. W ostatnich latach odsetek nieubezpieczonych pojazdów w Polsce oscyluje wokół 1%³⁰. Zmiana modelu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych mogłaby doprowadzić do wzrostu liczby nieubezpieczonych kierujących poruszających się po drogach. Weryfikacja spełnienia obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia dokonywana byłaby bowiem jedynie wyrywkowo, przy okazji kontroli pojazdów poruszających się po drogach. Nie byłoby możliwości sprawdzenia, tak jak obecnie, czy każdy pojazd jest ubezpieczony, bowiem ten obowiązek byłby związany nie z rejestracją pojazdu, ale z faktem poruszania się po drodze pojazdu z konkretnym kierującym.

Dostrzegalne obecnie negatywne skutki finansowe związane ze zwykłą wysokością składki w przypadku wyrządzenia szkody przez pojazd, którym poruszała się inna osoba, niż jego właściciel, można rozwiązać w inny sposób niż poprzez zmianę całego modelu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Przykładowo, można byłoby wprowadzić regulację przewidującą możliwość dodatkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej dla osób kierujących pojazdami (lub też taki obowiązek dla tych kierujących, którzy w ostatnim czasie wyrządzili szkody w związku z ruchem kierowanych pojazdów). W takim przypadku właściciel pojazdu zawierałby dla pojazdu umowę na dotychczasowym zasadach (z obowiązującym systemem zniżek i zwyczaj). W przypadku, gdy pojazdem miałyby kierować osoba, która w ostatnim czasie wyrządziła szkodę, posiadacz pojazdu przed jego udostępnieniem mógłby zażądać okazania dodatkowej polisy ubezpieczeniowej. Dodatkowe ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej kierującego powodowałyby solidarną odpowiedzialność za wyrządzoną szkodę posiadacza oraz kierującego, a w konsekwencji – zakładów ubezpieczeń, z którymi zawarte zostały umowy ubezpieczenia. Ewentualnie można by rozważyć wprowadzenie rozwiązań normatywnych, które zakazywałyby zakładom ubezpieczeń podwyższania wysokości składki w przypadku, gdy za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem pojazdu odpowiedzialna jest inna osoba, niż jego posiadacz będący ubezpieczającym. Takie rozwiązanie stanowiłoby jednak dość istotną ingerencję w obowiązujący aktualnie sposób ustalania wysokości składki oraz system zwyczaj i zniżek, który – w granicach określonych w ustawie oraz pod kontrolą organu nadzoru – jest określany przez zakłady ubezpieczeń, a nie przez ustawodawcę.

³⁰ www.ufg.pl

Summary

Katarzyna Malinowska-Woźniak, *Polish and British Model of Civil Liability Insurance Agreement for Vehicle Possessors*

Liability for damage caused as a result of driving a motor vehicle is borne not only by the person who caused the damage/injury, but also by the insurance company with which a civil liability motor insurance agreement was concluded. In the Polish legal order, a possessor of a motor vehicle is obliged to conclude an insurance agreement, regardless of whether he/she will personally drive the vehicle and regardless of whether the vehicle will be driven at all. This study attempts to answer the question if such a model of civil liability insurance agreement of motor vehicles possessors is appropriate in the Polish legal system or if, perhaps, it should be changed, following the solutions developed in other countries. The British model of third party liability insurance agreement is analysed. In this model it is the driver who is obliged to conclude an insurance agreement, not the possessor or owner of the vehicle. Finally, a conclusion is formulated that it is not necessary to change the Polish model of civil liability insurance agreements for motor vehicle possessors.

Keywords: motor vehicle, civil liability (third party liability), mandatory insurance, possessor, insurance agreement

Streszczenie

Katarzyna Malinowska-Woźniak, *Polski i brytyjski model umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych*

Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem pojazdu mechanicznego ponosi nie tylko sprawca szkody, ale także zakład ubezpieczeń, z którym zawarto umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w związku z ruchem pojazdu. W polskim porządku prawnym obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia spoczywa na posiadaczu pojazdu, niezależnie od tego, czy będzie pojazdem kierował osobiście, czy też bez względu na to, czy pojazd w ogóle będzie się poruszał po drodze. W niniejszym opracowaniu podjęto próbę odpowiedzi na pytanie, czy taki model umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych jest odpowiedni w polskim systemie prawnym czy też może należałoby go zmienić, korzystając ze wzorców wypracowanych w innych państwach. Analizie poddano brytyjski model umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, w którym obowiązek zawarcia umowy spoczywa na kierującym pojazdem. Sformulowano wniosek, że nie ma potrzeby dokonywania zmiany polskiego modelu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Słowa kluczowe: pojazd mechaniczny, odpowiedzialność cywilna, ubezpieczenie obowiązkowe, posiadacz, umowa ubezpieczenia

Literatura:

1. Bieniek G., *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, System Informacji Prawnej LEX, <https://sip.lex.pl/#/monograph/369312548/9?tocHit=1&cm=URELATIONS>
2. Birds J., *Birds modern insurance law*, Londyn 2007.
3. Bucoń P., *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, System Informacji Prawnej LEX, <https://sip.lex.pl/#/monograph/369182420/26?tocHit=1&cm=URELATIONS>
4. Ludwichowska K., *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Toruń 2008.

5. Maśniak D., *Komentarz do ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych* [w:] *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, t. I, *Komentarz*, wyd. II, red. M. Serwach, System Informacji Prawnej LEX, <https://sip.lex.pl/#/commentary/587263187/60627/serwach-malgorzata-red-komentarz-do-ustawy-o-ubezpieczeniach-obowiazkowych-ubezpieczeniowym...?cm=URELATIONS>
6. Merkin R., Stuart-Smith J., *The law of Motor Insurance*, Londyn 2004.
7. Niezgoda K., *Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Komentarz*, red. J. Maskowski, System Informacji Prawnej Legalis, Warszawa 2012, <https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mjxw62zoge3dkmbvbm4tinzoobqalrrga3tinbvgyzq#tabs-metrical-info>
8. Sikora P., *Wybrane zagadnienia ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych na tle porównawczym, O dobre prawo dla ubezpieczeń. Księga Jubileuszowa Profesora Eugeniusza Kowalewskiego*, red. E. Bagińska, W.W. Mogilski, M. Wałachowska, M.P. Ziemiak, Toruń 2019.