



RZECZPOSPOLITA POLSKA  
MINISTER FINANSÓW

Warszawa, dnia 11 stycznia 2019 r.

FN6.701.6.2019

Pan  
**Wiktor Szmulewicz**  
Prezes  
Krajowej Rady Izb Rolniczych

*Szanowny Panie Preznie,*

nawiązując do Pana pisma w sprawie podjęcia działań zmierzających do zmian regulacji dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, uprzejmie proszę o przyjęcie następujących wyjaśnień.

Rozumiejąc wskazaną przez Pana sytuację polegającą na sezonowym wyłączeniu z ruchu zarejestrowanych ciągników rolniczych i przyczep, pragnę jednocześnie wskazać na normy systemowe dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, które wynikają ze szczególnego charakteru tego obowiązkowego ubezpieczenia oraz jego głównego celu.

Normy systemowe dotyczące tego ubezpieczenia zostały uregulowane w przepisach ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli komunikacyjnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 473). Ustawowy obowiązek zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych uwarunkowany jest szczególną społeczną funkcją tego ubezpieczenia, jaką jest ochrona osób trzecich przed skutkami częstych, niekorzystnych zdarzeń powstałych wskutek ruchu pojazdów. Nieprzerwany charakter odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń i zarazem ochrony ubezpieczeniowej, daje poszkodowanym w wypadku gwarancję otrzymania należnego odszkodowania. Z drugiej strony, umowa tego ubezpieczenia chroni ewentualnego sprawcę wypadku komunikacyjnego przed nadmiernymi obciążeniami finansowymi z tytułu

jego odpowiedzialności cywilnej oraz zabezpiecza jego majątek przed nadmiernym uszczupleniem z tytułu tej odpowiedzialności.

W związku z powyższą konstrukcją oraz celem jakiemu ma służyć to ubezpieczenie, obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych ciąży na wszystkich posiadaczach zarejestrowanych pojazdów mechanicznych, z zastrzeżeniem, iż w niektórych sytuacjach istnieje możliwość zawarcia umowy ubezpieczenia krótkoterminowego (np. jeśli pojazd jest pojazdem historycznym czy też pojazdem zarejestrowanym czasowo).

Systemowym rozwiązaniem obowiązującym w polskim prawodawstwie, które ma zapewnić ciągłość ubezpieczenia, jest powiązanie obowiązku zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych z rejestracją pojazdu. Zgodnie z ogólną zasadą posiadacz pojazdu jest obowiązany zawrzeć umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych najpóźniej w dniu rejestracji pojazdu mechanicznego. Jednocześnie umowa ubezpieczenia OC komunikacyjnego ulega rozwiązaniu z chwilą wyrejestrowania pojazdu mechanicznego. Tym samym przez cały okres zarejestrowania pojazdu na jego posiadacza ciąży obowiązek posiadania ważnej umowy ubezpieczenia OC. Przedmiotowe powiązanie ubezpieczenia OC komunikacyjnego z rejestracją pojazdu zostało podyktowane zapewnieniem gwarancyjnego charakteru tego ubezpieczenia i koniecznością zapewnienia skuteczności ochrony osób poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych.

Należy wskazać, iż w przypadku wyrejestrowania pojazdu umowa ubezpieczenia OC komunikacyjnego ulegnie rozwiązaniu z mocy prawa. Kwestie związane z zarejestrowaniem i wyrejestrowaniem pojazdów mechanicznych są uregulowane w ustawie – Prawo o ruchu drogowym oraz w wydanych na jej podstawie aktach wykonawczych. Należy wskazać, iż resortem właściwym dla regulacji dotyczących rejestracji (wyrejestrowania) pojazdów pozostaje Ministerstwo Infrastruktury.

Dodatkowo należy wskazać, iż systemowe powiązanie ubezpieczenia OC komunikacyjnego z rejestracją pojazdu zostało podyktowane gwarancyjnym charakterem tego ubezpieczenia oraz koniecznością zapewnienia skuteczności ochrony osób poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych. Nadmienić trzeba, że powiązanie obowiązku ubezpieczenia OC z rejestracją pojazdu zgodne jest z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody

powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (wersja ujednolicona). Na podstawie art. 1 pkt 1 tej dyrektywy pojęcie „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy przeznaczony do podróżowania lądem oraz napędzany siłą mechaniczną, który nie porusza się po szynach, oraz każdą przyczepę zespoloną lub nie. Przepis art. 3 tej dyrektywy nakłada na każde Państwo Członkowskie obowiązek zastosowania wszelkich właściwych środków, aby zapewnić objęcie ubezpieczeniem OC z tytułu użytkowania pojazdów, których stałe miejsce postoju znajduje się na jego terytorium. Za terytorium, na którym znajduje się stałe miejsce postoju pojazdu uważa się zaś co do zasady terytorium Państwa, którego tablicę rejestracyjną pojazd posiada.

Mając na uwadze pozostałe regulacje ustawowe, jak i główny cel tego ubezpieczenia, należy także podkreślić, że o ruchu pojazdu nie przesądza fakt poruszania się w znaczeniu fizycznym. Ochrona ubezpieczeniowa wynikająca z zawartej umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych nie dotyczy jedynie szkód powstałych w związku z mechanicznym ruchem pojazdu. Pozostawienie, czy też unieruchomienie pojazdu, np. w garażu, na terenie gospodarstwa rolnego czy też na parkingu, nie wyklucza sytuacji, w których mogłoby dojść do wystąpienia szkody. W związku z tym na gruncie przepisów ustawowych za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z:

- 1) wsiadaniem do pojazdu mechanicznego lub wsiadaniem z niego;
- 2) bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego;
- 3) zatrzymaniem lub postojem pojazdu mechanicznego.

Wynika to m.in. z faktu, iż do wypadków ubezpieczeniowych dochodzi również podczas zatrzymania lub postoju pojazdu (podczas napraw, remontów, itp.), czyli w sytuacjach, gdy nie są „faktycznie użytkowane”.

W tym miejscu pragnę wskazać, iż w przypadku zaistnienia sytuacji, w której do ruchu zostałby wprowadzony pojazd, którego posiadacz nie byłby ubezpieczony w zakresie OC komunikacyjnego, a jednocześnie zostałaby wyrządzona przez ruch takiego pojazdu szkoda, ewentualne roszczenia osób poszkodowanych z tytułu szkód na osobie, w tym np. zadośćuczynienia lub dożywotnich rent mogłyby sięgać nawet sumy stanowiącej równowartość w złotych kwoty 5 210 000 euro. Przedmiotowa kwota wynika z ustawowego określenia wysokości minimalnej sumy gwarancyjnej w odniesieniu do szkód osobowych na takim właśnie

poziomie. Analogiczna sytuacja mogłaby dotyczyć nieubezpieczonego posiadacza pojazdu i szkody powstałej podczas i w związku z postojem takiego pojazdu. W takim przypadku świadczenia osobom poszkodowanym lub uprawnionym wypłaca Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, ale ma on prawo domagania się od nieubezpieczonego sprawcy szkody zwrotu wydatkowanych pieniędzy.

Niezależnie od powyższego, należy podkreślić, że w związku z konstrukcją umowy ubezpieczenia, w każdym przypadku istnieje możliwość negocjacji z zakładem ubezpieczeń wysokości składki ubezpieczeniowej, np. w związku z mniejszym ryzykiem z uwagi na stałe lub przejściowe wyłączenie pojazdu z ruchu.

Mając na uwadze ww. regulacje systemowe jak i główny cel jakiemu ma służyć przedmiotowe ubezpieczenie (ochrona potencjalnych poszkodowanych osób trzecich), należy wskazać, iż resort finansów nie planuje zmian systemowych w zakresie umożliwienia okresowego zawierania umów ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych dotyczących ciągników rolniczych oraz przyczep, bez konieczności wcześniejszego wyrejestrowania danego pojazdu.

*Z prośbą,*  
*Nowak*  
Z upoważnienia Ministra Finansów  
PODSEKRETARZ STANU

*Piotr Nowak*