

Zdzisława Cwalińska-Weychert, Marek Monkiewicz,  
Grażyna Sordyl

# Działalność odszkodowawcza Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego na tle rozwiązań europejskich

---

W artykule przeprowadzono analizę wybranych aspektów działalności odszkodowawczej Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, na tle przyjętych regulacji w prawie wspólnotowym, wybranych krajach EOG i Polsce. Autorzy omówili kierunki kształtowania się regulacji w zakresie realizacji roszczeń z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w dyrektywach unijnych oraz podstawowe zasady organizacji systemów odszkodowawczych w Niemczech, Francji i Wielkiej Brytanii. Na tym tle przedstawiono kształtowanie się regulacji i praktyki orzeczniczej w Polsce, szczególnie w aspekcie szkód osobowych, zadośćuczynień oraz terminów przedawnienia.

**Słowa kluczowe:** odszkodowania i świadczenia z OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, zadośćuczynienie, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, przedawnienie roszczeń, regulacje i orzecznictwo sądowe.

---

## 1. Wprowadzenie

Zagadnienie wypadkowości w komunikacji i konieczność zapewnienia realizacji roszczeń w związku z poniesionymi szkodami stanowi niezwykle istotną kwestię ze względu na masowość ruchu komunikacyjnego oraz skalę i koszty wypadków drogowych. Według danych Światowej Organizacji Zdrowia, w samych tylko państwach członkowskich Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) i Szwajcarii na koniec 2010 r. zarejestrowanych było ogółem ok. 303 mln pojazdów mechanicznych, a w wypadkach komunikacyjnych zginęło blisko 33 tys. osób<sup>1</sup>. Koszty wypłaconych odszkodowań i świadczeń z ubezpieczeń komunikacyjnych (OC i AC łącznie) w EOG i Szwajcarii w 2012 r. wyniosły ponad 94 mld euro, z czego wypłaty wyłącznie z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych można szacować na ok. 57 mld euro<sup>2</sup>.

W opracowaniu przeprowadzono analizę wybranych aspektów działalności odszkodowawczej Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego (UFG), na tle przyjętych w tym zakresie regulacji na poziomie wspólnotowym, w wybranych

---

<sup>1</sup> World Health Organization, *Global Status Report on road safety 2013. Supporting a decade of action*, obliczenia własne na podstawie s. 244–250 i 296–302.

<sup>2</sup> *European Insurance in Figures*, Statistics N° 48, Insurance Europe, February 2014, s. 51.

krajach EOG (Niemcy, Francja, Wielka Brytania)<sup>3</sup> i w Polsce. Z uwagi na ramy artykułu, autorzy zwrócili uwagę jedynie na podstawowe kwestie dotyczące systemu odszkodowań i świadczeń z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych wyznaczonego dyrektywami, zarówno z punktu widzenia zakładów ubezpieczeń, jak i funduszy gwarancyjnych. Celowo zatem zostały pominięte ważkie kwestie związane z transgranicznymi aspektami odszkodowawczymi (np. cała sfera regulacji mechanizmu czwartej dyrektywy komunikacyjnej), jak również kwestie mające charakter pozaodszkodowawczy. W analizie tendencji kształtowania się działalności odszkodowawczej UFG podjęto głównie zagadnienie rozwoju szkód osobowych w związku ze zmianami prawa i orzecznictwa, w tym budzące kontrowersje kwestie zadośćuczynień oraz przedawnienia roszczeń.

### **2. Tendencje w kształtowaniu odpowiedzialności odszkodowawczej w świetle dyrektyw komunikacyjnych**

W chwili obecnej podstawowym aktem prawnym w Unii Europejskiej regulującym na poziomie wspólnotowym wybrane zagadnienia obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest tzw. ujednoczona dyrektywa komunikacyjna 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r.<sup>4</sup> Nie zawiera ona nowych rozwiązań, a jedynie ujmuje w sposób uporządkowany wcześniejsze postanowienia poprzednich dyrektyw. Należy bowiem mieć na uwadze, że proces uchwalania i implementacji regulacji wspólnotowych trwał ponad 30 lat, podczas których przyjęto pięć kolejnych dyrektyw komunikacyjnych<sup>5</sup>.

Ich postanowienia wskazują, że podstawowym celem regulatora wspólnotowego jest zbliżenie prawa krajowego poszczególnych państw członkowskich

<sup>3</sup> Wybór krajów został podyktowany wielkością rynków motoryzacyjnych (liczbą pojazdów zarejestrowanych) oraz wielkością rynku ubezpieczeń komunikacyjnych OC (wg kryterium składki przypisanej brutto). Z uwagi na objętość tekstu w rozważaniach pominięto Włochy, których potencjał rynku motoryzacyjnego i OC komunikacyjne należą do największych w Europie.

<sup>4</sup> Dyrektywa 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.

<sup>5</sup> Dyrektywa Rady z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (72/166/EWG); Druga Dyrektywa Rady z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych (84/5/EWG); Trzecia Dyrektywa Rady z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (90/232/EWG); dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/26 z dnia 16 maja 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, zmieniająca dyrektywy Rady 73/239/EWG i 88/357/EWG (Czwarta Dyrektywa w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych); dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/14/WE z dnia 11 maja 2005 r. zmieniająca dyrektywy Rady 72/166/EWG, 84/5/EWG i 90/232/EWG oraz dyrektywę 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych.

w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych poprzez wprowadzenie minimalnych standardów obowiązujących w całej przestrzeni wspólnotowej. Analiza kolejnych dyrektyw komunikacyjnych pozwala stwierdzić, że ustawodawcę wspólnotowego od samego początku cechuje podejście prokonsumenckie, polegające na konsekwentnym poszerzaniu i wzmacnianiu praw osób ubezpieczonych i poszkodowanych.

W części odszkodowawczej wyraża się ono w formie wspólnotowych minimalnych standardów dotyczących:

- wysokości minimalnej ochrony ubezpieczeniowej (tj. minimalnej sumy gwarancyjnej);
- zakresu ochrony podmiotowej;
- zakresu ochrony przedmiotowej.

Zagadnienie wspólnotowych standardów w zakresie **poziomu wysokości minimalnej ochrony ubezpieczeniowej z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych** zapoczątkowane zostało w preambule Drugiej Dyrektywy komunikacyjnej (1983 r.)<sup>6</sup>. Regulator wspólnotowy podkreślił w niej bowiem, iż poprzez wprowadzenie minimalnej sumy gwarancyjnej jego intencją jest zagwarantowanie poszkodowanym w zdarzeniach drogowych uzyskania odszkodowania, niezależnie od tego, w którym państwie członkowskim miało miejsce zdarzenie. W tym celu określono wspólną minimalną wysokość sumy gwarancyjnej z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych na poziomie 350 tys. euro (na poszkodowanego) lub 500 tys. euro (na zdarzenie) za szkody osobowe oraz 100 tys. euro (na zdarzenie) za szkody majątkowe lub też przyjęcie jednego limitu 600 tys. euro (na zdarzenie) za szkody osobowe i majątkowe łącznie<sup>7</sup>. Wskazano przy tym, że przy szkodach spowodowanych przez tzw. sprawców nieubezpieczonych lub niezidentyfikowanych, roszczenia poszkodowanych będą pokrywane przez fundusz gwarancyjny, co najmniej w granicach obowiązkowego ubezpieczenia<sup>8</sup>.

Problem minimalnej sumy gwarancyjnej został ponownie podjęty przez regulatora wspólnotowego po przeszło 20 latach w ramach Piątej Dyrektywy komunikacyjnej (2005 r.). Powołując się na konieczność uwzględnienia inflacji oraz podkreślając potrzebę zapewnienia zwiększenia ochrony poszkodowanych, regulator wspólnotowy postanowił radykalnie podwyższyć minimalne sumy gwarancyjne z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych<sup>9</sup> do 1 mln euro (na poszkodowanego) lub 5 mln euro (na zdarzenie) za szkody osobowe oraz 1 mln euro (na zdarzenie) za szkody majątkowe<sup>10</sup>. Jednocześnie automatyczny mechanizm korygujący w postaci Europejskiego Wskaźnika Cen Konsumpcyjnych (EICP) wprowadził zasadę dostosowywania co 5 lat kwoty minimalnych sum obowiązujących na poziomie wspólnotowym o wielkość stanowiącą

<sup>6</sup> Tired 5 preambuły, Druga Dyrektywa Rady z dnia 30 grudnia 1983 r.,..., op. cit.

<sup>7</sup> Art. 1 ust. 2, ibidem.

<sup>8</sup> Art. 1 ust. 4, ibidem.

<sup>9</sup> Tired 10 preambuły, dyrektywa 2005/14/WE..., op. cit.

<sup>10</sup> Art. 2, ibidem.

zmianę procentową wskazaną przez EICP za okres 5 lat poprzedzających rewizję i zaokrąglane do wielokrotności 10 tys. euro<sup>11</sup>.

Zgodnie z dokonany przez Komisję Europejską (KE) w 2010 r. pierwszym przeglądem kwot minimalnych sum gwarancyjnych zostały one odpowiednio podwyższone z 1 do 1,12 mln euro oraz z 5 do 5,6 mln euro<sup>12</sup>.

**Kształtowanie podmiotowego zakresu ochrony w OC komunikacyjnym** przejawiało się w podejmowanych przez regulatora wspólnotowego próbach przyjęcia i utrzymania szerokiego zakresu ochrony ubezpieczeniowej i eliminowania klauzul wyłączających, które mogłyby pojawiać się w prawie krajowym lub praktyce zakładów ubezpieczeń. Celem tych działań było zapewnienie osobom trzecim poszkodowanym w wypadkach prawa dochodzenia roszczeń od zakładu ubezpieczeń, który ubezpieczył odpowiedzialność cywilną posiadacza pojazdu/kierującego pojazdem, a którego ruchem szkoda została wyrządzona i uzyskanie świadczenia w określonych okolicznościach, przynajmniej w minimalnym zakresie (np. pokrycie tylko szkód osobowych).

Wyrazem takiego podejścia była Druga Dyrektywa komunikacyjna, w której zakazano stosowania przepisów lub postanowień umownych w stosunku do roszczeń osób trzecich poszkodowanych w wypadku, gdy szkoda została spowodowana przez: osoby nieposiadające prawa jazdy uprawniającego je do prowadzenia takiego pojazdu lub osoby kierujące pojazdem niespełniającym ustawowych wymogów technicznych dotyczących stanu i bezpieczeństwa pojazdu lub też osoby niebędące wyraźnie ani w sposób dorozumiany upoważnione do prowadzenia tego pojazdu<sup>13</sup>. Jedyną okolicznością zwalniającą zakład ubezpieczeń z obowiązku pokrycia szkód w ww. okolicznościach mogło być „przeniesienie” tej odpowiedzialności przez ustawodawcę krajowego na instytucje zabezpieczenia społecznego lub na fundusz gwarancyjny w przypadku szkód wyrządzonych ubezpieczonym pojazdem skradzionym lub uzyskanym w drodze przemocy<sup>14</sup>. Regulator wspólnotowy uznał także, że nie jest właściwe, by zakłady ubezpieczeń w państwach członkowskich miały możliwość całkowitego wyłączenia swojej ochrony ubezpieczeniowej OC wobec członków rodziny ubezpieczającego lub kierowcy lub każdej innej osoby ponoszącej odpowiedzialność cywilną za szkodę objętą ubezpieczeniem<sup>15</sup>. Ponadto, podejmując fundamentalną decyzję o powołaniu we wszystkich państwach członkowskich funduszy gwarancyjnych, regulator wspólnotowy umożliwił poszkodowanym w wypadkach

<sup>11</sup> Ibidem.

<sup>12</sup> Opinions, European Commission, Notice regarding the adaptation in line with inflation of certain amounts laid down in the Motor Insurance Directive 2009/103/We (2010/C 322/01). W Polsce obowiązuje minimalna suma gwarancyjna 5 mln euro na zdarzenie za szkody osobowe i 1 mln euro na szkody majątkowe.

<sup>13</sup> Art. 2 ust. 1, Druga Dyrektywa Rady z dnia 30 grudnia 1983 r., op. cit.

<sup>14</sup> Akapit 3, art. 2 ust. 1, ibidem.

<sup>15</sup> Art. 3, ibidem.

dochodzenie roszczeń od tej instytucji, w sytuacjach gdy sprawca zdarzenia był osobą nieubezpieczoną lub niezidentyfikowaną<sup>16</sup>.

W piątej dyrektywie komunikacyjnej konsekwentnie kontynuowano zaprezentowane powyżej prokonsumenckie podejście do ochrony interesów osób poszkodowanych w wypadkach. Regulator wspólnotowy uznał bowiem, że w ramach minimalnego standardu wspólnotowego, ubezpieczenie OC powinno obejmować ochroną szkody wyrządzone pieszym, rowerzystom i innym niezmotoryzowanym uczestnikom ruchu drogowego (jako najslabszym stronom wypadku), jeżeli mają oni prawo do odszkodowania zgodnie z krajowym prawem cywilnym<sup>17</sup>. Ponadto stanął na stanowisku, że nie można stosować przepisów ani umownych klauzul wyłączających odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń wobec pasażerów pojazdu, którego ruchem spowodowano szkodę, jeżeli wiedzieli oni lub powinni byli zauważyć, że kierowca pojazdu, w którym przebywali w chwili wypadku, był pod wpływem alkoholu lub innych środków odurzających<sup>18</sup>. W ocenie regulatora wspólnotowego trudno bowiem wymagać, by pasażer był w stanie ocenić (a już na pewno nie w każdym przypadku) stopień odurzenia kierowcy<sup>19</sup>.

**Proces kształtowania przedmiotowego zakresu ochrony** na poziomie wspólnotowym zapoczątkowała Druga Dyrektywa komunikacyjna, w której wyraźnie podkreślono, że **ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych powinno pokrywać odpowiedzialność nie tylko za szkody na osobie, ale również za szkody majątkowe**<sup>20</sup>. Zobligowano przy tym ustawodawców w państwach członkowskich, aby implementowali do swojego porządku krajowego postanowienia zapewniające, że umowa ubezpieczenia OC pokryje szkody osobowe i majątkowe poszkodowanych w wypadku osób trzecich, również w sytuacji, gdy szkoda została wyrządzona przez kierującego pojazdem skradzionym/uzyskanym siłą lub przez kierującego nieposiadającego prawa jazdy lub kierującego pojazdem niespełniającym ustawowych wymogów technicznych<sup>21</sup>. Regulator wspólnotowy dopuszczał odstępstwo od ww. zasady, o ile ustawodawstwo danego kraju członkowskiego przewidywało prawo poszkodowanego do uzyskania odszkodowania od instytucji zabezpieczenia społecznego lub gdy zakład ubezpieczeń wykazał, że poszkodowany wsiadł do pojazdu, którego ruchem spowodowano szkodę, mając świadomość, że jest on nieubezpieczony albo też gdy decyzją ustawodawcy krajowego szkody wyrządzone ruchem pojazdu kradzionego/uzyskanego siłą pokry-

---

<sup>16</sup> Art. 1 ust. 4, ibidem.

<sup>17</sup> Art. 4, dyrektywa 2005/14/WE..., op. cit.

<sup>18</sup> Art. 4, ibidem.

<sup>19</sup> W regulacjach polskich przyjęto, że ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność za szkody wynikające z OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w sytuacji jej wyrządzenia przez kierującego będącego pod wpływem środków odurzających, z jednoczesnym stosowaniem regresu szczególnego do sprawy zdarzenia. W przypadku odpowiedzialności UFG w tego rodzaju okolicznościach regres kierowany jest do kierującego pojazdem sprawcy, jak i do nieubezpieczonego posiadacza pojazdu, którym szkodę wyrządzono (odpowiedzialność solidarna).

<sup>20</sup> Art. 1 ust. 1, Druga Dyrektywa Rady z dnia 30 grudnia 1983 r..., op. cit.

<sup>21</sup> Art. 2 ust. 1, ibidem.

wa fundusz gwarancyjny<sup>22</sup>. Wybór tej ostatniej opcji przez państwa członkowskie pozwalał na implementację zapisu obligującego fundusz gwarancyjny do pokrywania zarówno szkód na osobie, jak i szkód majątkowych, ale z możliwością zastosowania franszyzy redukcyjnej do wysokości 250 euro (za szkody majątkowe)<sup>23</sup>.

W odniesieniu do członków rodziny ubezpieczającego, kierowcy lub każdej innej osoby, która ponosi odpowiedzialność cywilną za szkodę objętą ubezpieczeniem, wprowadzona została zasada odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń przynajmniej za szkody na osobie<sup>24</sup>. Druga Dyrektywa komunikacyjna odniosła się również do kwestii odpowiedzialności cywilnej za szkodę wyrządzoną przez sprawcę/posiadacza pojazdu nieubezpieczonego lub niezidentyfikowanego. Regulator wspólnotowy uznał, że w tego rodzaju okolicznościach, w przypadku szkód wyrządzonych przez sprawcę nieubezpieczonego, osoba poszkodowana w wypadku powinna mieć prawo do zaspokojenia swoich roszczeń od funduszu gwarancyjnego zarówno za szkody na osobie, jak i szkody majątkowe. W przypadku tej ostatniej kategorii szkód przyznał on państwom członkowskim prawo do wprowadzenia postanowień pozwalających funduszowi gwarancyjnemu stosować franszyzę redukcyjną do wysokości 500 euro<sup>25</sup>. Natomiast jako minimalny standard wspólnotowy, przy wypadku spowodowanym przez sprawcę niezidentyfikowanego, określono obowiązek zaspokojenia przez fundusz gwarancyjny przynajmniej szkód na osobie<sup>26</sup>.

Węższy przedmiotowy zakres odpowiedzialności funduszy gwarancyjnych przy sprawcach niezidentyfikowanych podyktowany był obawą wystąpienia zjawiska wydłużenia odszkodowań od funduszu gwarancyjnego. Dodatkowo należy mieć na uwadze, że przy sprawcach niezidentyfikowanych fundusze gwarancyjne nie mają szansy odzyskania poniesionych przez siebie kosztów, w związku z niemożnością wszczęcia postępowania regresowego. Odrębną kwestią było pozostawienie decyzji przez regulatora wspólnotowego ustawodawcom państw członkowskich, czy odszkodowania wypłacane przez fundusz gwarancyjny mają charakter główny czy też pomocniczy (subsidiarny)<sup>27</sup>.

Analogicznie jak przy zakresie ochrony podmiotowej Piąta Dyrektywa komunikacyjna poszerzyła oraz pogłębiła minimalne standardy wspólnotowe w odniesieniu do zakresu ochrony przedmiotowej. Poszerzenie polegało na uznaniu przez regulatora wspólnotowego, że ochrona ubezpieczeniowa zapewniana przez zakład ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia OC w każdym państwie członkowskim powinna bezwzględnie objąć szkody na osobie i mieniu pasażera pojazdu, którego ruchem spowodowano wypadek, nawet jeśli osoba kierująca tym pojazdem znajdowała się pod wpływem alkoholu lub innych środków odurzających. Ponadto powinna pokryć szkody na osobie

<sup>22</sup> Art. 2 ust. 1 i 2, *ibidem*.

<sup>23</sup> Art. 2 ust. 2, *ibidem*.

<sup>24</sup> Art. 3, *ibidem*.

<sup>25</sup> Art. 1 ust. 4, *ibidem*.

<sup>26</sup> *Ibidem*.

<sup>27</sup> *Ibidem*.



i majątkowe wyrządzone słabszym uczestnikom dróg (piesi, rowerzyści i inni niezmotoryzowani)<sup>28</sup>. Pogłębienie minimalnych standardów wspólnotowych odnosiło się natomiast do zapisów dotyczących funduszu gwarancyjnego. W przypadku sprawców nieubezpieczonych objawiło się zakazem stosowania franszyzy redukcyjnej za szkody majątkowe, natomiast przy sprawcach niezidentyfikowanych – nakazem wprowadzenia przez ustawodawców państw członkowskich odpowiednich postanowień do prawa krajowego, które obowiązywałyby fundusze gwarancyjne do pokrywania szkód na osobie oraz majątkowych (z jednoczesną możliwością stosowania franszyzy redukcyjnej do 500 euro zmniejszającej należne odszkodowanie), jeśli poszkodowany w tym samym wypadku doznał tzw. znaczących szkód na osobie<sup>29</sup>. Również zdefiniowanie tego ostatniego terminu pozostawiono do decyzji ustawodawcom krajowym.

### **3. Podstawowe zasady kształtowania praktyki odszkodowawczej w wybranych krajach Unii Europejskiej**

Ujednoliconą dyrektywa komunikacyjna wyznacza ogólne ramy przyznawania odszkodowań, natomiast każdy kraj EOG ma swoje wewnętrzne regulacje, które szczegółowo normują kwestie związane ze sposobem naprawienia szkody oraz ustaleniem wysokości wypłacanych kwot odszkodowania lub zadośćuczynienia.

#### **Niemcy**

W Niemczech ustawa o ruchu drogowym (*Strassenverkehrsgesetz*, StVG) stanowi, iż posiadacz pojazdu (*Halter*)<sup>30</sup> odpowiada niezależnie od zasady winy. Ustawa o ubezpieczeniu komunikacyjnym (*Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter*, PflVG) przewiduje, że posiadacz pojazdu musi zawrzeć umowę ubezpieczenia OC na rzecz swoją, właściciela oraz kierowcy. Ochrona ubezpieczeniowa dotyczy także odpowiedzialności kierowcy nieuprawnionego<sup>31</sup>. Niemieckie ubezpieczenie OC obejmuje zaspokojenie uzasadnionych roszczeń odszkodowawczych, które wynikają z przepisów regulujących odpowiedzialność cywilną, jeżeli użycie ubezpieczonego pojazdu spowoduje śmierć albo uszkodzenie ciała, uszkodzenie, zniszczenie lub utratę rzeczy bądź szkody majątkowe niezwiązane pośrednio ani bezpośrednio ze szkodami w mieniu i na osobie. Ubezpieczyciel odpowiada w granicach odpowiedzialności cywilnej do wysokości sumy gwarancyjnej, której minimalna kwota wynosi 7,5 mln euro przy szkodach osobowych, 1,12 mln euro przy szkodach w mieniu oraz 50 tys. euro w przypadku pozostałych szkód majątkowych<sup>32</sup>. Od 2002 r. posiadacz pojazdu ponosi odpowiedzialność w stosunku do pasażerów za szkody na osobie na zasadzie ryzyka,

---

<sup>28</sup> Art. 4, dyrektywa 2005/14/WE..., op. cit.

<sup>29</sup> Art. 2, ibidem.

<sup>30</sup> K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Toruń 2008, s.18.

<sup>31</sup> K. Ludwichowska, op. cit., s. 246.

<sup>32</sup> <http://www.4directive.org/en/index-module-compendium-compid-11.html>

niezależnie od charakteru przewozu<sup>33</sup>. W przypadku uszkodzenia ciała poszkodowany może żądać odszkodowania, o ile doszło do naruszenia dóbr chronionych na podstawie § 253 ust. 2 Kodeksu Cywilnego (BGB). Ustawodawstwo niemieckie nie przewiduje roszczeń o zadośćuczynienie dla poszkodowanego ani osób bliskich po śmierci poszkodowanego, dlatego też ich podstawę prawną można znaleźć wyłącznie w niemieckim orzecznictwie<sup>34</sup>.

Za szkodę spowodowaną przez osobę nieposiadającą ubezpieczenia OC lub nieznanego sprawcę odszkodowanie wypłaca Niemiecki Fundusz Gwarancyjny – *Verkersopferhilfe e.V.* (Stowarzyszenie Ochrony Ofiar Wypadków Drogowych)<sup>35</sup>. Prawo niemieckie wyłącza odpowiedzialność funduszu za szkody poniesione przez pasażera, który dobrowolnie wsiadł do pojazdu mając świadomość, że jego posiadacz nie dopełnił obowiązku ubezpieczenia pojazdu. Limity sum gwarancyjnych są takie same jak te przewidziane dla ubezpieczycieli.

Termin przedawnienia roszczeń określony w § 195 ust. 1 Kodeksu Cywilnego (BGB) jest taki sam w przypadku odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń i Niemieckiego Funduszu Gwarancyjnego. Wynosi on 3 lata od końca roku, w którym roszczenie powstało. Termin ten stosuje się do roszczeń o odszkodowanie za szkody materialne z czynu niedozwolonego<sup>36</sup>. Do roszczeń w szkodach osobowych stosuje się termin 10-letni, zgodnie z § 199 ust. 2 Kodeksu Cywilnego (BGB). W tym wypadku wiedza o szkodzie nie ma wpływu na termin przedawnienia.

### **Francja**

Obowiązek posiadania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej pojazdów mechanicznych wynika z kodeksu ubezpieczeń (*Code des assurances*), w myśl którego każda osoba fizyczna i prawna, która może ponieść odpowiedzialność za doznaną przez osobę trzecią szkodę w mieniu lub na osobie, w wyrządzenie której włączony jest pojazd mechaniczny, jego przyczepa lub naczepa, obowiązany jest ubezpieczyć odpowiedzialność. Jako osoby trzecie traktowani są także członkowie rodziny ubezpieczonego. Ochroną ubezpieczeniową objęta jest odpowiedzialność każdej osoby, która prowadzi pojazd lub sprawuje nad nim kontrolę. Zgodnie z *Code des assurances*, ubezpieczeniem OC objęte są wszystkie szkody majątkowe i na osobie, w których wyrządzeniu brał udział pojazd mechaniczny. Kodeks ubezpieczeń określa także minimalne sumy gwarantowane przy szkodzie materialnej w wysokości 1,12 mln euro, zaś szkody osobowe są nielimitowane<sup>37</sup>.

<sup>33</sup> K. Ludwichowska, op. cit., s. 44.

<sup>34</sup> K. Ludwichowska (red.), *Kompensacja szkód komunikacyjnych – nowoczesne rozwiązania ubezpieczeniowe*, Warszawa 2011.

<sup>35</sup> D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony ofiar wypadków drogowych*, Warszawa 2010, s. 278.

<sup>36</sup> *Likwidacja międzynarodowych szkód komunikacyjnych w Europie*, [http://www.rzu.gov.pl/files/1364\\_340\\_Likwidacja\\_miedzynarodowych\\_szkod\\_komunikacyjnych\\_w\\_Europie.pdf](http://www.rzu.gov.pl/files/1364_340_Likwidacja_miedzynarodowych_szkod_komunikacyjnych_w_Europie.pdf)

<sup>37</sup> <http://www.4directive.org/en/index-module-compendium-compid-11.html>



Odszkodowanie za szkody majątkowe przy uszczerbku na zdrowiu obejmuje wszystkie rzeczywiste koszty związane z leczeniem, a także straty powstałe w majątku poszkodowanego na skutek psychicznych i fizycznych następstw odniesionych obrażeń. Zadośćuczynienie przysługuje poszkodowanemu, ewentualnie jego najbliższemu. Podstawą prawną do przyznania zadośćuczynienia dla bliskich jest francuski kodeks cywilny oraz judykatura. W przypadku najbliższych krewnych krzywda po utracie osoby bliskiej jest domniemana. Uprawnionymi do zadośćuczynienia są wszystkie osoby, które poniosły szkodę w wyniku śmierci poszkodowanego. Stosunek pokrewieństwa jest wystarczający. W przypadku pozostałych osób konieczne jest występowanie uczucia przywiązania i faktyczne cierpienie po stracie. W porównaniu z prawem niemieckim, prawo francuskie cechuje bardzo liberalne podejście do kompensacji szkód niemajątkowych, także w przypadku zadośćuczynienia dla bliskich poszkodowanego.

W ustalaniu wysokości odszkodowań we Francji obowiązują ściśle określone normy, używa się bowiem sądowych taryfikatorów, jednakże pomimo ich zastosowania nie można mówić o jednolitym orzecznictwie w zakresie wysokości przyznanych odszkodowań, gdyż sędziowie dysponują znaczną swobodą w zakresie doboru elementów, które służą do obliczania wysokości odszkodowania.

Za szkody spowodowane ruchem nieubezpieczonych pojazdów mechanicznych z tytułu szkód osobowych i szkód na mieniu odpowiada Francuski Fundusz Gwarancyjny – *Fonds de Garanties des assurances obligatoires des dommages* (Francuski Fundusz Gwarancyjny ds. Wypadków w Ruchu Drogowym)<sup>38</sup>. W przypadku sprawcy niezidentyfikowanego fundusz odpowiada za szkody osobowe i majątkowe pod warunkiem, iż kierujący i/lub pasażerowie odnieśli poważny uszczerbek na zdrowiu. Odpowiedzialność za szkody majątkowe spowodowane przez pojazd niezidentyfikowany opiera się na zasadzie winy, wobec czego fundusz może ograniczyć lub odmówić odszkodowania, gdy poszkodowany przyczynił się do zaistnienia szkody. Szkody powstałe na skutek ruchu pojazdów niesilnikowych, takich jak rowery czy rolki, również znajdują się w zakresie odpowiedzialności Francuskiego Funduszu Gwarancyjnego. Odpowiedzialność funduszu za szkody osobowe nie podlega ograniczeniom, natomiast szkody majątkowe poddane są takim samym limitom jak w zakładach ubezpieczeń.

W myśl art. 2270-1 Kodeksu Cywilnego (*Code Civil*) roszczenia dotyczące wypadków drogowych przedawniają się z upływem 10 lat od chwili wystąpienia szkody lub powzięcia o niej informacji<sup>39</sup>. W sytuacji jednocześnie prowadzonego postępowania cywilnego i karnego okres przedawnienia zostaje skrócony do 3 lat. W przypadku szkód osobowych, co do zasady, bieg przedawnienia roszczenia dla Francuskiego Funduszu Gwarancyjnego wynosi 5 lat od daty zdarzenia lub wezwania odpowiedzialnego za szkodę. W sytuacji, gdy odpowiedzialny za szkodę jest znany, bieg przedawnienia wynosi 3 lata od daty zdarzenia i nie więcej niż 1 rok od wydania prawomocnego wyroku sądowego orzekającego

---

<sup>38</sup> D. Maśniak, op. cit., s. 280.

<sup>39</sup> *Likwidacja międzynarodowych...*, op. cit.

o winie. Roszczenia do Funduszu z tytułu szkód na mieniu ulegają przedawnieniu do 6 miesięcy od powzięcia wiedzy o braku ubezpieczenia, nie dłużej niż 1 rok od daty zdarzenia.

### Wielka Brytania

W prawie angielskim obowiązek ubezpieczenia komunikacyjnego OC wynika z art. 143 *Road Traffic Act 1988* (dalej: RTA). Każdy, kto używa pojazd na drodze lub w innym miejscu publicznym, jest ubezpieczony od odpowiedzialności za śmierć, uszkodzenie ciała i szkodę w mieniu spowodowaną przez ten pojazd lub wynikającą z jego użycia<sup>40</sup>. Obowiązek ten obejmuje także osobę, która sprawia, że inna osoba używa pojazd lub pozwala na jego użycie. Użycie pojazdu w rozumieniu RTA polega na kontroli nad pojazdem, która ma miejsce także wówczas, gdy samochód jest zaparkowany. Ochroną ubezpieczeniową objęte są wszystkie osoby, które używają pojazdu, nawet jeśli nie są uprawnione. Prawo angielskie traktuje pasażerów jako poszkodowanych niezależnie od charakteru przewozu<sup>41</sup>. Minimalna suma gwarantowana przy szkodach majątkowych wynosi 1 mln funtów, natomiast przy szkodach osobowych jest nieograniczona<sup>42</sup>.

Poszkodowanemu w wypadku samochodowym należy się pełne odszkodowanie za poniesioną szkodę majątkową i niemajątkową, które wypłacane jest zazwyczaj w formie pieniężnej, restytucja naturalna występuje niezwykle rzadko. Odszkodowanie za szkodę majątkową na osobie obejmuje zwrot wszelkich wydatków związanych z leczeniem, o ile pozostają w rozsądnych granicach. Jako szkodę niemajątkową traktuje się ból i cierpienie oraz tzw. utratę przyjemności życiowych (*loss of amenities of life*). Jeśli osoba bliska poniosła w wypadku samochodowym śmierć, osobom uzależnionym od niej materialnie (*dependants*) przysługuje roszczenie o naprawienie poniesionej i przyszłej szkody majątkowej (*actual and prospective pecuniary loss*). Natomiast jeśli krewny zmarłego poszkodowanego domaga się zadośćuczynienia, nie musi udowodniać, że doznał wstrząsu psychicznego, *Fatal Accidents Act* przewiduje bowiem skargę z tytułu osamotnienia (*bereavement claims*), która ustanawia domniemanie istnienia żałoby. Uprawnionemu przysługuje stała suma w wysokości 10 tys. funtów<sup>43</sup>.

W Wielkiej Brytanii nie ma oficjalnych taryfikatorów odszkodowań, niemniej jednak angielscy sędziowie mogą posługiwać się wydawanymi co dwa lata przez Radę Studiów Sądowych wytycznymi<sup>44</sup>. Pomimo swobody sędziowskiej w określaniu wysokości zadośćuczynienia, w orzecznictwie nie ma zbyt dużych rozbieżności, z uwagi na fakt, iż tego typu sprawami zajmuje się niewielka liczba sędziów.

<sup>40</sup> K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna...*, op. cit., s. 264.

<sup>41</sup> Ibidem.

<sup>42</sup> <http://www.4directive.org/en/index-module-compendium-compid-11.html>

<sup>43</sup> *Fatal Accident Act 1976* dostępny pod adresem: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1976/30>

<sup>44</sup> E. Karner, *Ustalanie zadośćuczynienia za szkodę na osobie w wybranych zagranicznych systemach prawnych*, *Wiadomości Ubezpieczeniowe* nr 62/2012, s. 69.

Brytyjski Fundusz Gwarancyjny – *Motor Insurance Bureau* (MIB) – działa na podstawie porozumień zawartych z brytyjskim rządem<sup>45</sup>. Na ich podstawie MIB wypłaca zaliczki przed zakończeniem postępowań sądowych, jako że podstawą należnych świadczeń odszkodowawczych są wyroki sądów cywilnych. Zasadą jest, iż szkody osobowe niepoddane są żadnym limitom, natomiast szkody na mieniu MIB rekompensuje pod warunkiem identyfikacji pojazdu sprawcy wypadku drogowego. Podobnie jak w Niemczech, MIB nie odpowiada za szkody poniesione przez poszkodowanego, który dobrowolnie wsiadł do pojazdu mając świadomość, że jego posiadacz nie dopełnił obowiązku ubezpieczenia pojazdu. Szkody na osobie nie są ograniczone żadnymi limitami, natomiast suma gwarancyjna w przypadku szkód na mieniu wynosi 250 tys. funtów. W przypadku szkód w mieniu istnieje franszyza redukcyjna w wysokości 300 funtów.

W przypadku szkód osobowych okres przedawnienia wynosi 3 lata od daty powzięcia wiedzy o okolicznościach zdarzenia, natomiast w przypadku szkód majątkowych 6 lat, przy czym w uzasadnionych sytuacjach sąd może wydłużyć ten okres. Analogiczne terminy i zasady obowiązują w realizacji roszczeń przez Brytyjski Fundusz Gwarancyjny.

#### **4. Tendencje w kształtowaniu praktyki odszkodowawczej Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego**

W Polsce system odszkodowawczy związany z wypadkami komunikacyjnymi oparty jest na odpowiedzialności deliktowej i obowiązkowym ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Odpowiedzialność cywilną za wypadki komunikacyjne normują art. 435–437 k.c.<sup>46</sup>, co stanowi pewną odrębność w stosunku do rozwiązań krajów europejskich, w których odpowiedzialność za wypadki komunikacyjne określają ustawy szczególne. Zasady zawierania i wykonywania umów ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych określa ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych<sup>47</sup>. Jednocześnie powołana ustawa w art. 98 reguluje zakres odpowiedzialności UFG. Odszkodowanie za szkodę obejmuje wszelkie wynikające z tego wypadku szkody majątkowe i niemajątkowe, straty rzeczywiście poniesione przez poszkodowanego (*damnum emergens*), jak i korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby szkoda nie została wyrządzona (*lucrum cessans*). W przypadku wyrządzenia szkody na osobie roszczenia mogą obejmować: naprawienie szkody majątkowej (art. 444 k.c. – zwrot poniesionych kosztów lub zasądzenie renty), doznane szkody niemajątkowe (art. 445 k.c. – zadośćuczynienie pieniężne), roszczenia osób pośrednio poszkodowanych (art. 446 k.c. – o zwrot kosztów leczenia i pogrzebu, o rentę i stosowne odszkodowanie na wypadek pogorszenia się sytuacji życiowej osoby bliskiej)<sup>48</sup>.

<sup>45</sup> D. Maśniak, op. cit., Warszawa 2010, s. 277.

<sup>46</sup> Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (tekst jedn. Dz. U. z 2014 r. poz. 121).

<sup>47</sup> Tekst jedn. Dz. U. z 2013 r. poz. 392, z późn. zm.

<sup>48</sup> Zob. K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność...*, op. cit.

Należy nadmienić, że zakres ochrony poszkodowanego i sprawcy nie jest tożsamy. Zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela w stosunku do poszkodowanego jest znacznie szerszy, bowiem w odniesieniu do ubezpieczonych sprawców stosowane są wyłączenia z ochrony, np. gdy szkoda została wywołana przez kierującego pod wpływem alkoholu lub środków odurzających. Realizacja roszczeń następuje głównie w drodze rekompensaty pieniężnej, natomiast restytucja naturalna jest możliwa jedynie w przypadku szkód majątkowych, a wysokość odszkodowania powinna być określona według cen z daty jego ustalenia<sup>49</sup>. Przyjęte zakresy odpowiedzialności w ubezpieczeniach OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, warunkujące wysokość roszczeń, wynikają z uregulowań dyrektyw komunikacyjnych i w odniesieniu do sum ubezpieczenia wynoszą obecnie 5 mln euro na zdarzenie za szkody osobowe i 1 mln euro na szkody majątkowe<sup>50</sup>.

Ograniczenia podmiotowe, przedmiotowe i wyłączenia za zdarzenia spowodowane w określonych sytuacjach dotyczą głównie odpowiedzialności Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, którego celem jest uszczelnienie systemu odszkodowawczego związanego z wypadkami komunikacyjnymi. Z zakresu odpowiedzialności Funduszu wyłączono szkody majątkowe niepowiązane z poważnymi szkodami osobowymi, spowodowanymi przez niezidentyfikowanych sprawców, jak również przyjęto franszyzę redukcyjną z tytułu strat majątkowych w szkodach spowodowanych przez niezidentyfikowanych sprawców<sup>51</sup>. Wprowadzono również zasadę kompensacji szkody w pierwszej kolejności z równoległego ubezpieczenia dobrowolnego i wyłączono z ochrony poszkodowane osoby zagraniczne, gdy szkodę wyrządził posiadacz będący cudzoziemcem.

Zakres ochrony gwarancyjnej świadczonej przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny<sup>52</sup> podlega zmianom regulacyjnym, które zachodzą w obszarze ubezpieczeń komunikacyjnych, jak również tendencjom kształtowania orzecznictwa w sferze roszczeń z OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Znaczący wpływ w zakresie zmian regulacyjnych i kształtowania się linii orzecznictwa odgrywają inicjatywy Rzecznika Ubezpieczonych<sup>53</sup>.

<sup>49</sup> Art. 363 § 2 dopuszcza uwzględnienie cen w innej chwili, jeżeli szczególne okoliczności wymagają przyjęcia takich cen.

<sup>50</sup> Art. 36 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

<sup>51</sup> Franszyza redukcyjna w wysokości 300 euro odnosi się do szkód w pojeździe mechanicznym, art. 98 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

<sup>52</sup> Zakres zadań UFG reguluje art. 98 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, określając tym samym zakres jego odpowiedzialności. Więcej na ten temat: E. Wanat-Poleć, G. Sordyl, *Rola UFG w zmieniających się warunkach rynku ubezpieczeniowego*, Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska Lublin-Polonia VOL. XLVII, 3 sectio H, 2013, [https://www.google.pl/?gws\\_rd=ssl#q=rola+ufg+w+zmiennaj%C4%85cych+si%C4%99+warunkach+rynku+ubezpieczeniowego+lublin+rynek+finansowy](https://www.google.pl/?gws_rd=ssl#q=rola+ufg+w+zmiennaj%C4%85cych+si%C4%99+warunkach+rynku+ubezpieczeniowego+lublin+rynek+finansowy); E. Wanat-Poleć, G. Sordyl, *Skutki nowelizacji ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK dla przychodów i wydatków Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego*, Prawo Asekuracyjne 2011, nr 4, s. 14–24.

<sup>53</sup> Przejawem aktywności Rzecznika Ubezpieczonych jest np. wniosek z 2 stycznia 2014 r. w sprawie dopuszczalności zadośćuczynień z art. 448 k.c. za zdarzenia sprzed 3 sierpnia 2008 r., czy też wniosek z 23 maja 2013 r. Rzecznika Ubezpieczonych do Sądu Najwyższego o podjęcie uchwały w sprawie terminu przedawnienia roszczeń do Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego o naprawienie szkody wyrządzonej przez nieustalonego sprawcę.

Zmiany prawa dokonane w 2008 r., wprowadzające do kodeksu cywilnego art. 446 § 4<sup>54</sup>, w myśl którego sąd może przyznać członkom rodziny zmarłego odpowiednią sumę tytułem zadośćuczynienia pieniężnego za doznaną krzywdę, co prawda nie stanowią całkowitego *novum* w ochronie osób bliskich, niemniej jednak powodują znaczne ułatwienie w dochodzeniu roszczeń. Członkowie najbliższej rodziny zmarłego, poprzez uprawnienie do zadośćuczynienia za doznaną w związku z jego śmiercią krzywdą, nie są zobowiązani do przeprowadzania odrębnego dowodu co do istnienia adekwatnego związku przyczynowego między zaistniałą szkodą a zdarzeniem będącym źródłem szkody<sup>55</sup>. Tym samym została osiągnięta spójność systemowa, przejawiająca się w współistnieniu komplementarnych świadczeń<sup>56</sup>. Powyższe zmiany nie tylko zdominowały orzecznictwo sądowe, ale i poprzez jego rozwój spowodowały zmniejszenie roli regulacji prawnych w kształtowaniu praktyki ubezpieczeniowej. Kreowanie zmian prawnych przez orzecznictwo w ostatnich latach w znacznym stopniu rozszerzyło zakres uprawnień poszkodowanych z pominięciem intencji ustawodawcy. Szczególnie widocznym przejawem takiej sytuacji jest kwestia przedawnienia roszczeń poszkodowanego wobec Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. W swoim orzeczeniu Sąd Najwyższy wyrokiem z 29 października 2013 r. (III CZP 50/13) uznał, iż okres przedawnienia w stosunku do UFG w przypadku szkody spowodowanej przez nieznanego sprawcę wynosi 20 lat. Podjęta przez doktrynę dyskusja w zakresie kwestii przedawnienia roszczeń do UFG<sup>57</sup> ma istotne znaczenie, bowiem ukształtowana linia orzecznicza może nie być faktycznym odzwierciedleniem intencji ustawodawcy, zwłaszcza że w innych krajach europejskich regulator w sposób świadomy ustanawia krótsze okresy przedawnienia roszczeń dla funduszu gwarancyjnego (przykładem może być Francja).

Praktyka orzecznicza w zakresie zadośćuczynień, wzrastająca liczba spraw, jak i wielkości realizowanych roszczeń, zaczynają wyznaczać kierunek rozwoju szkód osobowych w OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Tendencja zwykła w zasądzanych kwotach z tego tytułu (czasami nieoczekiwanie silna), którą tworzą zarówno składy orzekające, jak i kancelarie prawne oraz odszkodowawcze ma charakter trwały, a przy znacznych uszczerbkach zapadają orzeczenia nie tylko na poziomie 200 tys. zł, ale nawet 500 tys. zł<sup>58</sup>. W dniach 7 maja 2013 r. i 11 czerwca 2014 r. Sąd Apelacyjny w Katowicach przyznał

<sup>54</sup> Ustawa z dnia 1 sierpnia 2008 r. o zmianie ustawy – Kodeks cywilny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 116, poz. 731).

<sup>55</sup> G. Wolak, *Zadośćuczynienie pieniężne za krzywdę doznaną wskutek śmierci najbliższego członka rodziny (art. 446 § 4 k.c.) a art. 445 § 3 k.c.*, Prawo Asekuracyjne 2014, nr 1, s. 20.

<sup>56</sup> A. Dąbrowska, *Zadośćuczynienie z art. 446 § 4 k.c. i zadośćuczynienie z art. 448 k.c. – Możliwość kumulacji*, Monitor Ubezpieczeniowy nr 38, czerwiec 2009, <http://www.rzu.gov.pl/publikacje/artykuly-pracownikow-i-wspolpracownikow/>

<sup>57</sup> Zob. M. Romanowski, A.M. Weber, *W sprawie wydłużenia terminu przedawnienia roszczeń poszkodowanego przeciwko Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu*, Prawo Asekuracyjne 2013, nr 3, s. 3–27.

<sup>58</sup> A. Daszewski, *Zadośćuczynienia za szkody niemajątkowe z art. 445 § 1 k.c. oraz art. 446 § 4 k.c.*, <http://www.rzu.gov.pl/publikacje/artykuly-pracownikow-i-wspolpracownikow/>

na rzecz poszkodowanej, w związku z wypadkiem komunikacyjnym rodziny, odszkodowanie w wysokości 2,4 mln zł, w którym 1,2 mln zł stanowiło zadośćuczynienie dla osieroconego w wyniku wypadku dziecka<sup>59</sup>.

## **5. Podsumowanie**

Zmiany regulacyjne i kształtowanie się orzecznictwa, czy to w zakresie wydłużenia okresu przedawnienia, poszerzenia odpowiedzialności w związku z utratą możliwości korzystania z uszkodzonego pojazdu mechanicznego, kwestii wyceny szkody przy zastosowaniu części nowych, czy też omówionej już kwestii zadośćuczynień, wpływają i zapewne będą wpływać w coraz to większym stopniu na działalność odszkodowawczą zakładów ubezpieczeń oraz Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego i jego sytuację finansową. Niewątpliwie pojawia się konieczność dokonania zmian w zakresie przyjęcia na polskim rynku ubezpieczeniowym ogólnych standardów likwidacji szkód, ze szczególnym uwzględnieniem szkód osobowych, bowiem wycena bólu, cierpienia, rozpaczy czy też utraty prawa do życia w rodzinie jest wyjątkowo trudna<sup>60</sup>. Trudności w ocenie wysokości świadczeń skłaniają do wypracowania rozwiązań, które godziłyby adekwatność świadczeń do rozmiarów krzywdy ze skutkami wzrastających obciążeń w realizacji roszczeń. Należy bowiem pamiętać, że każde poszerzenie zakresu ochrony ubezpieczeniowej, skutkujące powiększeniem liczby i wartości wypłacanych świadczeń i odszkodowań, w ostatecznym efekcie prowadzi do zwiększenia składki, a tym samym obciążenia wszystkich uczestników rynku, również ubezpieczonych. Zarówno regulator krajowy, jak i wspólnotowy, czy w końcu sądy sędziowskie kreujące linię orzecniczą, nie mogą pozostawać wobec tego faktu obojętne.

**Zdzisława Cwalińska-Weychert**  
*wiceprezes Zarządu UFG*

**dr hab. Marek Monkiewicz**  
*kierownik Wydziału Planowania i Analiz UFG, Uniwersytet Warszawski,  
Wydział Zarządzania, Zakład Ubezpieczeń i Rynków Kapitałowych*

**dr Grażyna Sordyl**  
*kierownik Wydziału ds. Obsługi Zarządu i Rady UFG,  
Akademia Leona Koźmińskiego, Katedra Bankowości i Ubezpieczeń*

---

<sup>59</sup> 2,4 mln zł odszkodowania za wypadek, Dziennik Ubezpieczeniowy nr 3540 z 25.07.2014 r.

<sup>60</sup> A. Daszewski, *Trendy judykatury w miarkowaniu zadośćuczynienia po śmierci najbliższych członków rodziny (art. 446 k.c.)*, <http://www.rzu.gov.pl/publikacje/artykuly-pracownikow-i-wspolpracownikow/>



## Compensatory Activity of the Insurance Guarantee Fund against the Background of European Regulations

The text has been devoted to the analysis of the selected compensatory activity's aspects of the Insurance Guarantee Fund (UFG) against the background of the regulations implemented in this area within EEA common law, selected EEA countries and Poland. The authors have discussed directions of regulations' development regarding claims satisfaction from motor TPL insurance within EU directives and basic organisational rules of claims systems in Germany, France and the UK. Having above in mind, regulations and judicial rulings practice development in Poland has been presented, with special attention to personal injuries, claims for non-pecuniary losses and limitation periods.

**Keywords:** compensations and benefits from motor TPL insurance, claim for non-pecuniary loss, Insurance Guarantee Fund, claims limitation, regulations and judicial rulings.