

WOJCIECH KRZYSZTOF LISZEWSKI

<https://doi.org/10.33995/wu2025.3.4>

date of receipt: 20.05.2025

date of acceptance: 16.10.2025

O potrzebie nowelizacji przepisów art. 31 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych

Celem niniejszego artykułu jest krytyczna analiza ograniczonego zakresu obowiązku informacyjnego ciążyącego na zakładach ubezpieczeń wobec posiadaczy pojazdów mechanicznych w świetle art. 28 i 31 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Główny problem badawczy dotyczy wyłączenia obowiązku informacyjnego w przypadku przejścia lub przeniesienia prawa własności pojazdu, które powoduje, że nowy posiadacz, choć przejmuje prawa i obowiązki z tytułu istniejącej umowy OC, nie otrzymuje systemowego przypomnienia o zbliżającym się końcu ochrony ubezpieczeniowej. Tę konstrukcję autor kwestionuje na gruncie wykładni funkcjonalnej oraz systemowej, wskazując na ryzyko nieświadomego naruszenia obowiązku ubezpieczeniowego oraz na możliwe naruszenie konstytucyjnych zasad równości, proporcjonalności i zaufania obywatela do państwa.

W artykule przedstawiono konsekwencje przyjętego modelu prawnego i ocenę jego skutków praktycznych. W dalszej części opracowania przeprowadzono analizę porównawczą z systemami prawnymi państw bałtyckich, w których obowiązek informacyjny ma szerszy zakres. Na tej podstawie autor formułuje postulat wprowadzenia nowego przepisu (art. 31a), który rozszerzałby obowiązek informacyjny na nabywców pojazdów przejmujących trwającą umowę OC.

Słowa kluczowe: ubezpieczenie OC, obowiązek informacyjny, UFG, powiadomienie, ubezpieczenie obowiązkowe.

Wprowadzenie

Główny problem badawczy przedstawiony w niniejszym opracowaniu dotyczy wszelkich aspektów związanych z przekazaniem przez zakład ubezpieczeń (lub inną uprawnioną instytucję) informacji, w formie przypomnienia o zbliżającym się końcu okresu obowiązywania umowy ubezpieczenia. Analiza koncentruje się na obowiązującym w Polsce modelu prawnym w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych¹, a wskazane przypomnienie, w dalszej części pracy, będzie określane jako „obowiązek informacyjny”.

Na gruncie prawa polskiego wskazany obowiązek ubezpieczeniowy reguluje ustawa z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych². Treść umów obowiązkowego ubezpieczenia OC jest w dużej mierze determinowana regulacjami tej ustawy, co w praktyce wyłącza lub istotnie ogranicza autonomię woli stron w zakresie ich kształtowania³. Dla analizowanego obowiązku informacyjnego kluczowe znaczenie mają dwie okoliczności prawne wynikające z przepisów ustawy. Po pierwsze, powiązanie obowiązku informacyjnego z mechanizmem automatycznego przedłużenia umowy ubezpieczenia (tzw. klauzulą prolongacyjną). Po drugie, wyłączenie tej klauzuli w przypadku zbycia pojazdu oraz przeniesienia praw i obowiązków z umowy ubezpieczenia na nowego posiadacza. Zastosowanie takiego mechanizmu skutkuje tym, że znaczna część umów zawartych przez nowych właścicieli pojazdów⁴ nie podlega obowiązkowi informacyjnemu. Celem artykułu jest ocena spójności i skuteczności obecnych rozwiązań normatywnych w kontekście realizacji funkcji prewencyjnej obowiązkowego ubezpieczenia OC oraz sformułowanie propozycji *de lege ferenda*, zmierzających do rozszerzenia obowiązku informacyjnego na przypadki zmiany posiadacza pojazdu. Punktem wyjścia dla analizy jest dynamiczny wzrost liczby pojazdów wykrywanych jako nieubezpieczone, co wskazuje na nieskuteczność obowiązujących mechanizmów i uzasadnia potrzebę zmian legislacyjnych.

Ze względu na szczególne znaczenie oraz powszechny charakter obowiązkowego ubezpieczenia OC niezbędne jest, aby przepisy regulujące to ubezpieczenie były sformułowane w sposób zapewniający kompleksową ochronę ciągłości ubezpieczenia niezależnie od okoliczności. Z perspektywy systemowej i funkcjonalnej zasadne staje się pytanie, czy obecny model normatywny w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia OC dostatecznie zabezpiecza ciągłość ochrony ubezpieczeniowej. W niniejszym opracowaniu zastosowano metodę analizy dogmatycznoprawnej, polegającą na rekonstrukcji obowiązujących norm i ocenie ich systemowej spójności na gruncie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, z uwzględnieniem ich funkcji ochronnej i prewencyjnej. W dalszej kolejności wykorzystano metodę wykładni funkcjonalnej i systemowej, umożliwiającą ocenę praktycznych skutków analizowanych regulacji, a także metodę prawnoporównawczą, w ramach której przytoczono wybrane modele obowiązku informacyjnego funkcjonujące w państwach

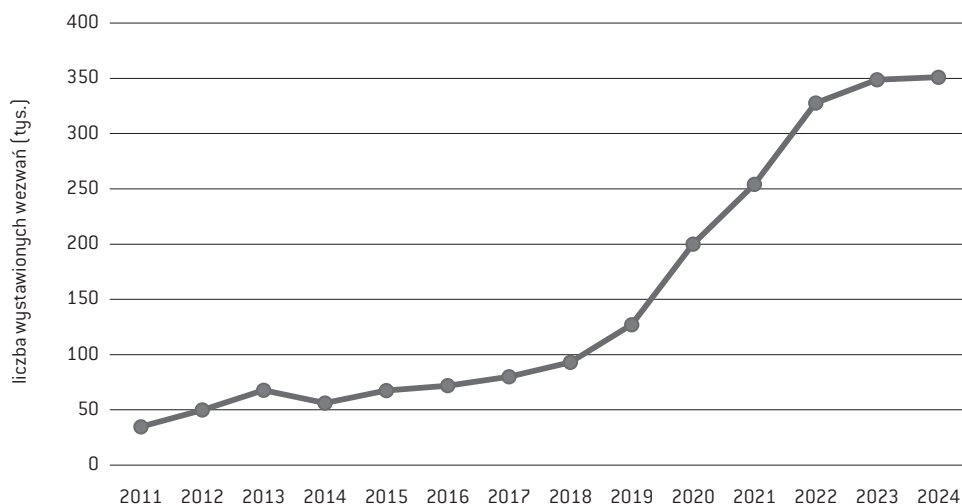
1. Dalej: ubezpieczenie.
2. Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jedn. Dz.U., 2025, poz. 367 z późn. zm.) dalej: u.u.o.
3. A. Wąsiewicz, *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 1995, s. 39.
4. Tj. nowego właściciela lub właściciela, który odzyskał posiadanie pojazdu.

bałtyckich: Litwie, Łotwie i Estonii. Analizując adekwatne przepisy oraz praktykę ich stosowania, podjęto próbę odpowiedzi na pytanie, czy obecny model informacyjny odpowiada rzeczywistym potrzebom uczestników rynku motoryzacyjnego, zwłaszcza w kontekście zapewnienia nieprzerwanej ochrony ubezpieczeniowej.

1. Skala problemu objętego zagadnieniem

Skalę problemu, przed którym stoi ustawodawstwo w tym zakresie, najdobitniej ilustrują trzy zestawienia danych. Pierwsze z nich przedstawia, jak w kolejnych latach zmieniała się liczba wystawianych przez UFG wezwań do uiszczenia opłaty za brak obowiązkowego ubezpieczenia OC. Dane te jednoznacznie wskazują na istotny i systematyczny wzrost liczby przypadków wykrywanego braku ciągłości ochrony ubezpieczeniowej, co może być odczytywane jako przejaw niedoskonałości obowiązujących rozwiązań prawnych oraz rosnących trudności z ich egzekwowaniem w warunkach masowego obrotu pojazdami.

Wykres 1. Liczba wystawionych przez UFG wezwań do uiszczenia opłaty za brak obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych

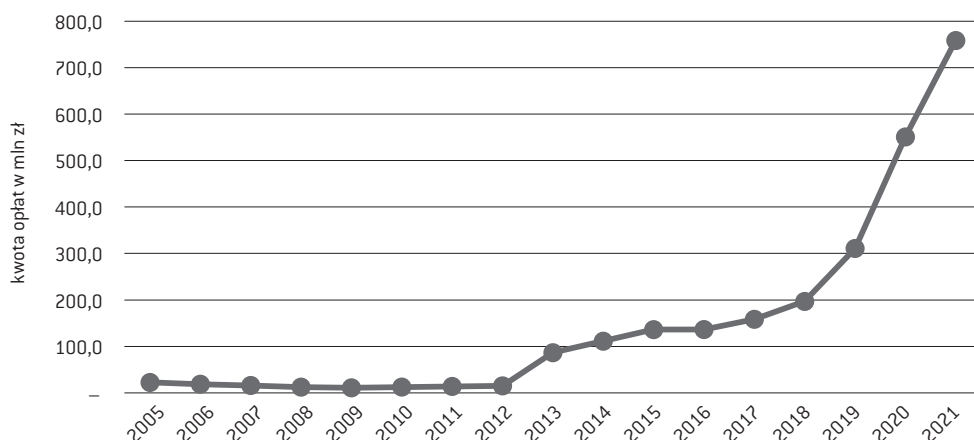


Źródło: opracowanie własne corocznych raportów finansowych publikowanych przez UFG w latach 2011–2024⁵.

Drugie zestawienie obrazuje coroczny wzrost łącznej kwoty pozyskiwanej przez UFG z tytułu opłat za brak obowiązkowego ubezpieczenia OC. Od 2012 roku, kiedy rozpoczął się wyraźny trend wzrostowy, wpływy te zwiększyły się pięćdziesięciokrotnie. Wpływy z opłat, których wartość na wykresie rośnie niemal pionowo, mogą świadczyć o strukturalnej nieskuteczności systemu, który zamiast zapobiegać naruszeniom, coraz częściej ogranicza się do ich rejestrowania i naładania sankcji.

5. UFG przed rokiem 2011 nie publikowało liczby wystawionych wezwań do opłaty.

Wykres 2. Wysokość uzyskanych przez UFG kwot z opłat za brak obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych



Źródło: opracowanie własne corocznych raportów finansowych publikowanych przez UFG⁶.

Zarówno kwoty uzyskane z opłat, jak i liczba wystawionych wezwań mogą być wskaźnikiem skali nieubezpieczonych pojazdów w Polsce i dowodem jej rosnącej dynamiki. Trzecie zestawienie dotyczy struktury obrotu autami w Polsce. Organizacje branżowe, powołując się na dane z GUS i CEPiK, podają, że w 2024 roku zarejestrowano około 0,88 mln osobowych pojazdów używanych sprowadzonych z zagranicy⁷ oraz przeprowadzono 1,1 mln transakcji sprzedaży pojazdów krajowych z drugiej ręki⁸, podczas gdy liczba rejestracji nowych pojazdów wyniosła około 0,55 mln⁹. Oznacza to, że znaczna część umów ubezpieczenia OC zawieranych w Polsce nie podlega obecnie obowiązkowi informacyjnemu przewidzianemu w art. 28 u.u.o.¹⁰ W ocenie autora fakt ten ma istotny wpływ na utrzymującą się tendencję wzrostową liczby pojazdów wykrywanych jako nieubezpieczone, a jego pełne zrozumienie wymaga również analizy systemowej, obejmującej ocenę spójności obowiązujących regulacji oraz ich funkcjonalnego oddziaływania na zachowania uczestników rynku.

Na wzrost liczby takich przypadków mogą jednak oddziaływać również inne czynniki, w tym rozwój systemów automatycznego wykrywania braku ubezpieczenia, ogólny wzrost liczby pojazdów

6. Od roku 2022 UFG w corocznych raportach nie podaje już łącznej kwoty z opłat.

7. IBRM Samar, Import w grudniu 2024 roku: najwyższy od 4 lat (967 579 pierwszych rejestracji w 2024 r.), 8.01.2025, <https://www.samar.pl/rynek-w-liczbach/import-samochodow-uzywanych-2024-2025> [dostęp: 4.05.2025].

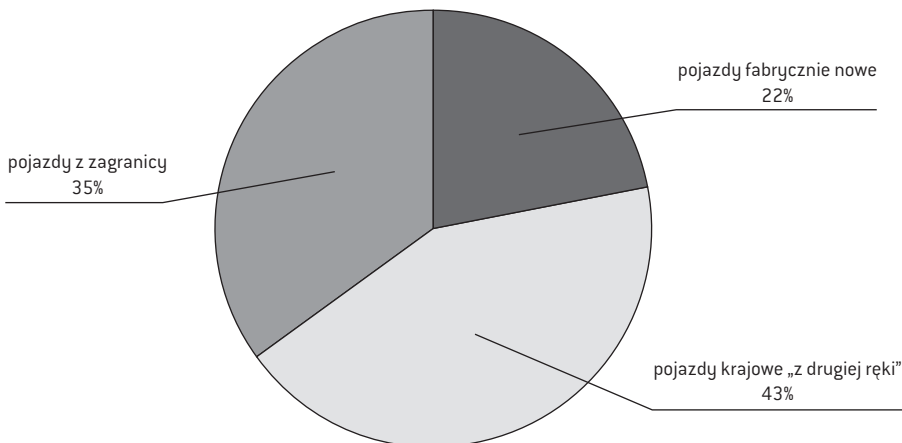
8. autoDNA, Rynek samochodów używanych 2024 – wg danych autoDNA [1 301 395 przerejestrowań krajowych w 2024 r.], 10.04.2025, <https://www.autodna.pl/blog/rynek-samochodow-uzywanych-2024/> [dostęp: 4.05.2025].

9. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM), Grudzień 2024 / Rok 2024 – Rejestracje samochodów osobowych [551 568 szt.], 10.01.2025, <https://www.pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Rejestracje-Pojazdow/OSOBOWE-i-DOSTAWCZE/Rok-2024/Grudzien-2024r> [dostęp: 4.05.2025].

10. Zarówno pojazdy sprowadzone z zagranicy, jak i nowe pojazdy z założenia są ubezpieczane przed wprowadzeniem do użytkowania, z chwilą rejestracji, dlatego te dwie kategorie aut są z założenia traktowane jako objęte obowiązkiem informacyjnym wynikającym z art 28 u.u.o.

w obrocie, a także coroczny wzrost wysokości opłat za brak ubezpieczenia, które zgodnie z art. 88 ust. 2 ustawy powiązane są z wysokością minimalnego wynagrodzenia za pracę¹¹.

Wykres 3. Struktury obrotu autami w Polsce



Źródło: opracowanie własne.

2. Ramy prawne obowiązkowego ubezpieczenia OC

2.1. Perspektywa unijna

Podstawowe kwestie związane z obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych zostały uregulowane w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE¹². Akt ten określa minimalne standardy, które muszą być spełnione przez prawodawstwa państw członkowskich Unii Europejskiej w tym zakresie. Chociaż dyrektywa 2009/103/WE nie zawiera wyraźnie sformułowanego przepisu ustanawiającego obowiązek informacyjny po stronie ubezpieczyciela, możliwość jego wyprowadzenia wynika pośrednio z treści następujących jej przepisów:

- Art. 3, stanowi: „[...] każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie stosowne środki w celu zapewnienia objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej odnoszącym się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium”.
- Z kolei w motywie uzasadniającym ten przepis podkreślono: „Każde państwo członkowskie powinno podjąć wszelkie użyteczne środki w celu zapewnienia, by odpowiedzialność cywilna za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych zazwyczaj używanych na ich

11. Ze względu na brak opublikowanych przez UFG szczegółowych statystyk i raportów dotyczących struktury przyczyn braku ubezpieczenia, nie sposób precyzyjnie określić wpływu poszczególnych czynników na obserwowany trend wzrostowy.

12. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz.U. L 263 z 7.10.2009), dalej: dyrektywa.

terytorium była ubezpieczona. Zakres odpowiedzialności objętej ubezpieczeniem oraz warunki umów ubezpieczenia ustala się na podstawie tych środków”.

- Następnie w art. 27 dyrektywy przewidziano jedyny, wyraźnie określony, środek egzekwowania realizacji obowiązku ubezpieczeniowego, w postaci sankcji. Przepis ten wskazuje, że sankcje powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Stosowane w dyrektywie sformułowania: „wszelkie stosowne środki”, „wszelkie użyteczne środki” oraz „niezbędne kroki” otwierają rozległe kompetencje w zakresie konstruowania przez państwa członkowskie mechanizmów krajowych, które – choć nie zostały wskazane *expressis verbis* – mogą obejmować także obowiązek informacyjny po stronie zakładów ubezpieczeń. Obowiązek ten, jako element prewencji systemowej, mógłby zarówno zapewniać ciągłość ochrony ubezpieczeniowej, jak i przeciwdziałać przypadkowemu naruszeniu obowiązku przez posiadaczy pojazdów, co wpisuje się w cele dyrektywy i zasadę efektywnej ochrony poszkodowanych. Choć dyrektywa wskazuje sankcje jako podstawowy środek egzekwowania przepisów przyjętych w ramach jej implementacji, państwom członkowskim pozostawiono znaczną (choć nie całkowitą) swobodę w zakresie kształtowania krajowych modeli ubezpieczeniowych, pod warunkiem że przyjęte rozwiązania będą umożliwiały efektywną realizację założeń określonych przez prawodawcę unijnego.

2.2. Perspektywa krajowa

W polskim porządku prawnym podstawę normatywną obowiązku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych stanowi wskazana we wstępie ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych (u.u.o.). Pełni ona rolę *lex specialis* względem przepisów ogólnych prawa cywilnego¹³ i zawiera kompleksowe unormowania dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia OC, zarówno w aspekcie podmiotowym i przedmiotowym, jak i proceduralnym. Jej celem jest nie tylko realizacja konstytucyjnej zasady ochrony poszkodowanego, lecz także wdrożenie przepisów unijnych, w szczególności wspomnianej wcześniej dyrektywy 2009/103/WE.

Zgodnie z art. 23 ustawy każdy posiadacz pojazdu mechanicznego zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zobowiązany jest zawrzeć umowę obowiązkowego ubezpieczenia OC najpóźniej z dniem rejestracji lub wprowadzenia pojazdu do ruchu¹⁴¹⁵. Oznacza to, że obowiązek ten powstaje z mocy prawa, a niedopełnienie go skutkuje sankcjami, w tym opłatą nakładaną przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny.

Charakterystycznym rozwiązaniem przyjętym przez polskiego ustawodawcę jest wprowadzenie mechanizmu automatycznego przedłużenia umowy ubezpieczenia, tzw. prolongaty. Zgodnie z art. 28 ustawy, jeżeli posiadacz pojazdu mechanicznego nie powiadomi zakładu ubezpieczeń na piśmie o wypowiedzeniu umowy nie później niż na jeden dzień przed końcem okresu ubezpieczenia, przyjmuje się, że dochodzi do zawarcia nowej umowy ubezpieczenia OC na kolejny okres 12

13. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny [tekst jedn. Dz.U. 2024, poz. 1061, 1237.], dalej: k.c.

14. Od tej zasady istnieją jednak wyjątki wskazane w art. 23 i 24 ustawy – obowiązek ubezpieczenia nie dotyczy m.in. pojazdów historycznych i wolnobieżnych, jeżeli nie są używane na drogach publicznych, oraz pojazdów czasowo wycofanych z ruchu.

15. Warto zauważyć, że Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/2118, zmieniająca dyrektywę 2009/103/WE [tzw. dyrektywa komunikacyjna], wprowadza rozszerzoną definicję „ruchu pojazdu” jako „każde użycie pojazdu mechanicznego, które w czasie zdarzenia jest zgodne z funkcją tego pojazdu jako środka transportu”.

miesiący^{16, 17}. Mechanizm ten ulega wyłączeniu jedynie w trzech przypadkach wskazanych w ust. 2 tego artykułu. Jednym z nich jest sytuacja, w której składka za poprzedni okres ubezpieczenia nie została opłacona w całości. Pozostałe dwie okoliczności dotyczą wyłącznie zakładu ubezpieczeń¹⁸.

Szczególną rolę w kontekście analizowanego obowiązku informacyjnego odgrywają ust. 1b–1e przytoczonego artykułu¹⁹, które ustanawiają mechanizm informacyjny, nakładając na zakład ubezpieczeń obowiązek przekazania ubezpieczającemu informacji o warunkach ubezpieczenia na kolejny okres ochrony. Zgodnie z art. 28 ust. 1b zakład ubezpieczeń jest obowiązany, nie później niż na 14 dni przed upływem okresu 12 miesięcy, na jaki została zawarta umowa, wysłać ubezpieczającemu informację dotyczącą kontynuacji ubezpieczenia. Informacja, o której mowa, powinna zawierać w szczególności:

- określenie wysokości składki ubezpieczeniowej;
- pouczenie, że wysokość składki, o której mowa w pkt 1, może ulec zmianie;
- pouczenie o prawie wypowiedzenia dotychczasowej umowy oraz o formie, możliwym sposobie oraz terminie złożenia tego wypowiedzenia;
- pouczenie o skutkach tego wypowiedzenia oraz o skutkach braku tego wypowiedzenia.

Z kolei ust. 1d doprecyzowuje, że informacja ta powinna być przekazana:

- w formie elektronicznej – jeśli ubezpieczający wyraził na to zgodę przy zawarciu umowy;
- w formie pisemnej – w sposób zapewniający niezwłoczne jej dostarczenie.

Taka konstrukcja informacji przesyłanej ubezpieczającemu jest bezpośrednią konsekwencją funkcjonowania mechanizmu prolongaty umowy ubezpieczenia. Ubezpieczający, jako strona tej czynności, musi zostać poinformowany o skutkach prawnych zawarcia nowej umowy, do którego dochodzi z mocy prawa w przypadku braku jej wypowiedzenia. Powiadomienie to jest istotne, ponieważ ma ograniczać zjawisko tzw. podwójnego ubezpieczenia oraz umożliwić ubezpieczonemu wypowiedzenie umowy z końcem jej trwania²⁰. Jak wynika z treści zawartej w przedmiotowej informacji, zasadniczym celem jej przekazania jest poinformowanie ubezpieczającego o warunkach nowej umowy ubezpieczenia, która zostanie z nim niebawem zawarta.

Analiza przywołanych przepisów prowadzi do wniosku, że postulowane w niniejszym artykule poinformowanie ubezpieczonego o zbliżającym się końcu okresu ochrony ubezpieczeniowej w tym przypadku ma charakter wtórny i stanowi jedynie konsekwencję działania mechanizmu automatycznego przedłużenia umowy (prolongaty). Nie znajduje ono oparcia w samodzielnym unormowaniu ustawowym przewidującym taki obowiązek wprost. Praktycznym skutkiem tak ukształtowanej regulacji jest ograniczenie obowiązku informacyjnego wyłącznie do sytuacji, w których automatyczne przedłużenie umowy jest możliwe. Okoliczność ta ma kluczowe znaczenie dla dalszej analizy strukturalnych ograniczeń obecnego modelu ochrony ubezpieczeniowej.

16. *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz*, [red.] M. Serwach, Wolters Kluwer, Warszawa 2025.

17. A. Gawron, *O opłatach za „brak” ubezpieczenia słów kilka*, „Iustitia” 2020, nr 2.

18. Art. 28 ust. 2 u.u.o.: „1) [...] w przypadku cofnięcia zakładowi ubezpieczeń zezwolenia na wykonywanie działalności ubezpieczeniowej w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych albo 2) wobec zakładu ubezpieczeń wszczęto postępowanie upadłościowe albo likwidacyjne [...]”.

19. Art. 28 u.u.o.

20. E. Kowalewski, M.P. Ziemiak, *O potrzebie zmian art. 28 i 28a ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych*, „Zeszyty Prawnicze” 2018, nr 2(18), s. 44.

3. Analiza art. 31 i 32 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych w kontekście obowiązku informacyjnego

Art. 31 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku wprowadza szczególną regulację w sytuacji przeniesienia lub przejścia prawa własności pojazdu mechanicznego. W takim przypadku, zgodnie z brzmieniem przepisu, prawa i obowiązki wynikające z zawartej uprzednio umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC przechodzą z mocy prawa na nowego właściciela pojazdu. Umowa trwa do końca okresu, na jaki została zawarta, chyba że nowy właściciel ją wypowie, wówczas ulega rozwiązaniu z dniem wypowiedzenia. Przepis kończy się istotnym zastrzeżeniem: „Przepisów art. 28 nie stosuje się”.

Analogiczna sytuacja ma miejsce wówczas, gdy posiadacz pojazdu mechanicznego niebędący jego właścicielem utraci posiadanie tego pojazdu na rzecz właściciela. W takiej sytuacji prawa i obowiązki dotychczasowego posiadacza wynikające z zawartej umowy ubezpieczenia OC przechodzą na właściciela pojazdu mechanicznego. Umowa pozostaje w mocy do końca okresu, na jaki została zawarta, chyba że właściciel wcześniej złoży jej wypowiedzenie, wówczas ulega rozwiązaniu z dniem złożenia wypowiedzenia. Również w tym przypadku ustawodawca wprost wyłącza stosowanie art. 28 u.u.o., co znajduje wyraz w powtórzeniu formuły: „Przepisów art. 28 nie stosuje się”.

Następnie w art. 32 u.u.o., ustawodawca nakłada na dotychczasowego posiadacza pojazdu obowiązek przekazania nowemu posiadaczowi potwierdzenia zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC. Dokument ten zawiera m.in. informację o dacie zakończenia okresu ochrony ubezpieczeniowej. Tym samym nowy posiadacz pojazdu, przystępując do trwającego stosunku ubezpieczeniowego, uzyskuje formalny dostęp do informacji o obowiązującej umowie. Dodatkowo wskazany artykuł zobowiązuje go do pisemnego powiadomienia zakładu ubezpieczeń o przeniesieniu własności lub przekazaniu pojazdu, w terminie 14 dni od dnia dokonania tej czynności, oraz do przekazania danych nowego posiadacza, obejmujących imię, nazwisko, adres zamieszkania oraz numer PESEL²¹. W związku z powyższym należy stwierdzić, iż nowy posiadacz nie jest całkowicie pozbawiony wiedzy o terminie wygaśnięcia ochrony. Przekazane nowemu posiadaczowi potwierdzenie zawarcia umowy ubezpieczenia OC zawiera wszystkie niezbędne informacje dotyczące terminu zakończenia umowy. Jednak, jak wskazuje praktyka obrotu, zapoznanie się z tą informacją następuje zazwyczaj incydentalnie, w ramach transakcji kupna-sprzedaży pojazdu, i sprowadza się do jednorazowego sprawdzenia daty. Brak systemowego mechanizmu przypomnienia tej informacji sprawia, że w praktyce jest ona niewystarczająca z punktu widzenia realizacji funkcji prewencyjnej obowiązkowego ubezpieczenia OC.

Przyjęta przez ustawodawcę konstrukcja opiera się na założeniu, iż przekazanie dokumentu zawierającego informację o dacie końca umowy ubezpieczenia OC stanowi wystarczające zabezpieczenie interesu nowego właściciela. Założenie to, choć teoretycznie spójne z zasadą domniemania znajomości treści dokumentów, nie uwzględnia realiów rynkowych ani poziomu świadomości prawnej przeciętnego nabywcy pojazdu, zwłaszcza w sytuacji, gdy wcześniej, w ramach mechanizmu prolongaty, ubezpieczony każdorazowo mógł otrzymywać przypomnienie o końcu okresu ochrony. Brak systemowego mechanizmu powiadamiania nowego właściciela o zbliżającym się końcu okresu ochrony prowadzi w konsekwencji do sytuacji, w której jednostka, mimo że formalnie

21. Dla firm odpowiednio: nazwę, siedzibę i nr REGON.

objęta obowiązkiem ubezpieczeniowym, nie otrzymuje wsparcia umożliwiającego jego skuteczne wykonanie. Problem ten wynika przede wszystkim z istniejącej niespójności: identyczne obowiązki nakładane są na obie kategorie właścicieli (pierwotnego i kolejnego), lecz tylko jedna z nich objęta jest w praktyce ochroną informacyjną. Taka dwoistość, choć zgodna z literalną treścią ustawy, w praktyce prowadzi do nieporozumień i trudności interpretacyjnych. Mimo zachowania ogólnej spójności normatywnej, obowiązujące przepisy mogą skutkować nieświadomym przerwaniem ciągłości ochrony ubezpieczeniowej, co pozostaje w sprzeczności z celem dyrektywy 2009/103/WE, zakładającym powszechność i nieprzerwaną realizację obowiązku ubezpieczeniowego.

Problem braku świadomości posiadaczy pojazdów o wygaśnięciu ochrony nie doczekał się dotychczas pogłębionej analizy w literaturze. Autor jednej z prac zwraca uwagę na nieprawidłową wykładnię art. 31 ust. 1 u.u.o., która może prowadzić do naruszenia zasady trwałości ochrony ubezpieczeniowej, a w konsekwencji do sytuacji, w której ubezpieczający (leasingobiorca), mylnie przeświadczony o przedłużeniu umowy na kolejny okres (w wyniku klauzuli prolongacyjnej z art. 28 ust. 1 u.u.o.), traci ochronę ubezpieczeniową i nie zdaje sobie z tego sprawy²².

Wyłączenie prolongaty umowy ubezpieczenia oznacza, że w sytuacji zmiany właściciela pojazdu mechanicznego lub odzyskania przez niego posiadania ubezpieczonego pojazdu nie mają zastosowania przepisy przewidujące obowiązek informacyjny po stronie zakładu ubezpieczeń, a więc nie dochodzi do wysłania powiadomienia o nadchodzącym końcu okresu ubezpieczenia.

4. Konsekwencje stosowania art. 31 u.u.o.

Stosowanie przepisów przedstawionych wyżej prowadzi do wystąpienia istotnego problemu praktycznego. Choć nowy właściciel pojazdu staje się stroną obowiązującej umowy, nie otrzymuje przypomnienia o zbliżającym się końcu okresu ochrony, które w przypadku prolongaty pełni istotną funkcję prewencyjną. W konsekwencji osoba odpowiedzialna za ubezpieczenie pojazdu, mimo formalnego włączenia do stosunku ubezpieczeniowego, zostaje pominięta w systemie informacyjnym, co zwiększa ryzyko nieświadomego niedopełnienia obowiązku ubezpieczeniowego. Tę konstrukcję należy ocenić jako wewnętrznie niespójną. Z jednej strony, nowy właściciel pojazdu jest z mocy prawa obciążony obowiązkami wynikającymi z przejętej umowy, z drugiej, nie zostaje objęty podstawowym instrumentem wspierającym realizację tych obowiązków. Brak informacji o nadchodzącym końcu okresu ochrony, mimo poważnych konsekwencji prawnych za jego niedopełnienie (w tym sankcji finansowych oraz regresu ze strony UFG)²³, stawia go w trudnej sytuacji faktycznej. Wyłączenie art. 28 w przypadku zmiany właściciela pojazdu skutkuje zniesieniem funkcji prewencyjnej systemu obowiązkowego ubezpieczenia OC w tym obszarze. Podczas gdy mechanizm prolongaty, wraz z towarzyszącym mu obowiązkiem informacyjnym, ma na celu zapobieganie nieświadomemu wygaśnięciu umowy, art. 31 całkowicie eliminuje to zabezpieczenie właśnie tam, gdzie ryzyko błędu lub braku świadomości prawnej jest największe, po stronie nowego właściciela lub posiadacza pojazdu. W efekcie powstaje luka informacyjna, która ogranicza

22. M. Astasiewicz, *Zmiany podmiotowe w umowie obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych a realizacja opcji wykupu pojazdu będącego przedmiotem leasingu*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2021, nr 2.

23. Art. 88 oraz 110 u.u.o.

zdolność systemu obowiązkowych ubezpieczeń do realizacji jego celu prewencyjnego i ochronnego, polegającego na zapewnieniu nieprzerwanej ciągłości ochrony ubezpieczeniowej.

Można przyjąć, że jedną z intencji ustawodawcy przy konstruowaniu art. 31 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych było pozostawienie nowemu posiadaczowi pojazdu swobody wyboru zakładu ubezpieczeń oraz możliwości zawarcia nowej umowy ubezpieczenia na własnych warunkach. W praktyce jednak rozwiązanie to prowadzi najczęściej do niezamierzonego przerwania ciągłości ochrony ubezpieczeniowej, wynikającego nie ze świadomej decyzji nabywcy, lecz z braku wiedzy o wygaśnięciu przejętej umowy.

Warto zaznaczyć, że przed wejściem w życie nowelizacji z dnia 19 sierpnia 2011 roku art. 31 u.u.o. dopuszczał automatyczne przedłużenie umowy również w przypadkach określonych w ust. 1 i 4. W uzasadnieniu tej nowelizacji wskazywano na potrzebę ograniczenia zjawiska tzw. „podwójnego ubezpieczenia”²⁴, które mogło powstawać w wyniku równoległego obowiązywania dwóch polis na ten sam pojazd. Jednak całkowite wyłączenie stosowania art. 28 u.u.o. w analizowanych sytuacjach okazało się rozwiązaniem zbyt daleko idącym, swoistym „wylaniem dziecka z kąpielą”, ponieważ wraz z mechanizmem prolongaty ustawodawca usunął również wszelkie instrumenty informacyjne, które dotychczas przypominały o zbliżającym się końcu okresu ochrony.

Nowelizacja wprowadzona ustawą z dnia 19 sierpnia 2011 roku (Dz. U. 2011, nr 205, poz. 1210) miała zatem na celu uporządkowanie zasad przejścia praw i obowiązków z umowy ubezpieczenia w razie zmiany właściciela pojazdu, jednak nie objęła równoczesnego rozszerzenia obowiązku informacyjnego. W konsekwencji doprowadziło to do powstania systemowej asymetrii pomiędzy pierwotnym a kolejnym posiadaczem pojazdu, z której wynika obecna luka informacyjna w systemie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych.

5. Brak przypomnienia a psychologia

Z perspektywy psychologii poznawczej brak obowiązku przypomnienia o zbliżającym się końcu ochrony ubezpieczeniowej wobec nabywcy pojazdu nie tylko osłabia funkcję prewencyjną systemu, lecz również ignoruje podstawowe mechanizmy działania ludzkiej pamięci. W literaturze psychologicznej dobrze udokumentowane jest zjawisko tzw. efektu wykonania (*enactment effect*), zgodnie z którym informacje związane z czynnościami podejmowanymi osobiście są zapamiętywane znacznie lepiej niż informacje przekazywane biernie lub dotyczące działań osób trzecich. Badania eksperymentalne przeprowadzone przez Johanna Engelkamp i Hermana D. Zimmera wykazały, że czynności fizycznie wykonane przez uczestnika są lepiej kodowane w pamięci niż te same czynności obserwowane lub opisane słownie²⁵. Analogicznie, w badaniach Rezy Kormi-Nouriego potwierdzono, że osobiste zaangażowanie w wykonanie zadania znacząco poprawia trwałość śladu pamięciowego²⁶. Przenosząc te ustalenia na grunt prawa ubezpieczeniowego,

24. M. Orlicki, *Problem „podwójnego ubezpieczenia” w świetle znówelizowanych przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK, „Prawo Asekuracyjne”* 2011, nr 4.

25. J. Engelkamp, H.D. Zimmer, *Memory for action events: A new field of research*, „Psychological Research” 1989, No. 51 (4), s. 153–157, doi:10.1007/BF00309142.

26. R. Kormi-Nouri, *The nature of memory for action events: An episodic integration view*, „European Journal of Cognitive Psychology” 1995, nr 7 (4), s. 337–363, doi:10.1080/09541449508403103.

można przyjąć, że pierwotny ubezpieczający, który samodzielnie zawiera umowę i dokonuje wyboru wariantu ochrony, z większym prawdopodobieństwem zapamięta datę zakończenia umowy niż nabywca pojazdu, który wchodzi w stosunek ubezpieczeniowy niejako „w zastępstwie” i bez aktywnego udziału w procesie zawarcia umowy. W kontekście omawianego zagadnienia warto przywołać również ustalenia współczesnej psychologii dotyczące funkcjonowania tzw. pamięci prospektywnej – zdolności jednostki do pamiętania o konieczności wykonania określonych działań w przyszłości. Jak dowodzą Mark A. McDaniel i Gilles O. Einstein w syntetycznej monografii poświęconej temu zjawisku²⁷: efektywność pamięci prospektywnej ulega istotnemu pogorszeniu w warunkach wysokiego przeciążenia bodźcami, informacjami oraz obowiązkami poznawczymi, co jest charakterystyczne dla współczesnego życia codziennego. W takich warunkach jednostka coraz częściej wymaga zewnętrznych mechanizmów wspomagających zapamiętywanie, takich jak przypomnienia, komunikaty systemowe czy powiadomienia automatyczne.

Brak obowiązku przypomnienia o zbliżającym się końcu ochrony wobec nabywcy pojazdu, będącego stroną umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC, jawi się jako rozwiązanie systemowo nieadekwatne, nieuwzględniające współczesnych realiów poznawczych oraz funkcjonowania pamięci. Formalne przekazanie dokumentu ubezpieczeniowego przy zakupie pojazdu, nawet jeśli zawiera datę końca ochrony, nie spełnia warunku trwałej dostępności tej informacji ani nie odpowiada faktycznym potrzebom poznawczym przeciętnego konsumenta. Tym bardziej że w analogicznych sytuacjach, przy mechanizmie prolongaty, ubezpieczający w praktyce otrzymuje systemowe przypomnienie. Oznacza to, że wyłączenie nowego posiadacza z obowiązku informacyjnego (na podstawie art. 28 ustawy) nie tylko skutkuje formalnym brakiem obowiązku prawnego po stronie zakładu ubezpieczeń, lecz również ignoruje naturalne ograniczenia poznawcze jednostki. Taki model może prowadzić do nieświadomego naruszenia obowiązku ubezpieczeniowego, nawet przy dochowaniu należytej staranności przez posiadacza pojazdu.

6. Naruszenie norm konstytucyjnych

Zgodnie z wykładnią funkcjonalną i systemową regulacje prawa ubezpieczeniowego powinny umożliwiać realne wykonanie nałożonych obowiązków, a nie prowadzić do ich nieświadomego naruszenia. Wyłączenie art. 28 u.u.o. może zostać uznane za niezgodne z zasadniczym celem obowiązkowego ubezpieczenia OC, jakim jest ochrona poszkodowanych. Cel ten może być skutecznie realizowany jedynie w warunkach nieprzerwanego obowiązywania ochrony ubezpieczeniowej. Obecne brzmienie art. 31 u.u.o. prowadzi do asymetrii informacyjnej i obarczenia całą odpowiedzialnością jednostki. Budzi to uzasadnione wątpliwości z punktu widzenia konstytucyjnej zasady zaufania obywatela do państwa prawa oraz zasady proporcjonalności.

Zasada zaufania obywatela do państwa i stanowionego przez nie prawa, wyrażona w art. 2 Konstytucji RP²⁸, wymaga, aby przepisy były formułowane w sposób jasny, przewidywalny i umożliwiający jednostce podejmowanie świadomych decyzji prawnych. Adresat norm powinien móc ra-

27. M.A. McDaniel, G.O. Einstein, *Prospective Memory: An Overview and Synthesis of an Emerging Field*, SAGE Publications, Thousand Oaks 2007.

28. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U. 1997, nr 78, poz. 483; Dz.U. 2001, nr 28, poz. 319; Dz.U. 2006, nr 200, poz. 1471; Dz.U. 2009, nr 114, poz. 946).

cjonalnie przewidzieć skutki swoich działań lub zaniechań i nie może być obciążany negatywnymi konsekwencjami wynikającymi z niepełnych lub nieczytelnych regulacji. Trybunał Konstytucyjny wielokrotnie podkreślał, że ustawodawca ma obowiązek kształtowania prawa w sposób przejrzysty i przewidywalny, a ingerencja w sytuację prawną jednostki musi być proporcjonalna i oparta na zasadzie adekwatności²⁹. W kontekście analizowanego zagadnienia nowy właściciel pojazdu mechanicznego, który z mocy prawa przejmuje prawa i obowiązki wynikające z trwającej umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC, nie otrzymuje żadnego systemowego przypomnienia o zbliżającym się końcu ochrony. Choć podlega on identycznemu obowiązkowi jak pierwotny ubezpieczający, zostaje pozbawiony instrumentu informacyjnego, który w innych przypadkach pełni funkcję prewencyjną. Brak notyfikacji nie jest wynikiem winy jednostki, lecz wynika z konstrukcji systemowej. Tymczasem odpowiedzialność za ewentualne przerwanie ciągłości ubezpieczeniowej, w tym sankcje finansowe i regres ze strony UFG, jest nakładana w sposób tożsamy, niezależnie od stopnia poinformowania. Taka sytuacja narusza konstytucyjne standardy ochrony jednostki. Państwo, mając pełną świadomość masowego charakteru rynku wtórnego, nie zapewnia nowym właścicielom minimalnych narzędzi chroniących przed nieświadomym naruszeniem prawa. Konstrukcja ta, w której przewidziane są dotkliwe sankcje, a jednocześnie brakuje jakiegokolwiek elementarnego mechanizmu informacyjnego, może być uznana za sprzeczną z art. 2 i art. 31 ust. 3 Konstytucji RP.

Zasada proporcjonalności, wyrażona w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP oraz rozwinięta w orzecznictwie Trybunału Konstytucyjnego, stanowi, że wszelkie ograniczenia praw i wolności jednostki muszą być konieczne, adekwatne i nie mogą przekraczać tego, co niezbędne do osiągnięcia celu publicznego. W kontekście obowiązkowego ubezpieczenia OC celem tym jest zapewnienie jego powszechności i ciągłości. Tymczasem analiza art. 31 u.u.o. wskazuje, że ustawodawca przerzuca pełną odpowiedzialność za brak kontynuacji ubezpieczenia na nowego właściciela pojazdu, nie zapewniając mu równocześnie minimalnego wsparcia informacyjnego, czyli mechanizmu dostępnego dla pierwotnego ubezpieczającego w ramach systemu prolongaty. Taki stan rzeczy prowadzi do nieproporcjonalnego obciążenia jednostki, która może działać w dobrej wierze, lecz w warunkach niepełnej wiedzy o systemie. Brak równoważnych narzędzi informacyjnych, przy jednoczesnym ryzyku dotkliwych sankcji (m.in. opłaty karne i regres ze strony UFG), może być oceniany jako nadmierna ingerencja w sytuację prawną obywatela. W rzeczywistości osoba taka może nie być świadoma co do terminu zakończenia ochrony, mimo że odpowiada na równi z podmiotem należycie poinformowanym. W wyroku z dnia 12 stycznia 1999 roku TK jednoznacznie wskazał, że „środek zastosowany przez ustawodawcę nie może być nadmierny w stosunku do celu, który ma zostać osiągnięty”³⁰. Wyłączenie stosowania art. 28 u.u.o. w przypadkach opisanych w art. 31 u.u.o. skutkuje brakiem mechanizmów prewencyjnych tam, gdzie ryzyko nieświadomego naruszenia obowiązku ubezpieczeniowego jest największe. Tym samym może dochodzić do naruszenia konstytucyjnych standardów ochrony jednostki, zasady lojalności państwa wobec obywatela i proporcjonalności. Szczególnie niepokojącym zjawiskiem jest niska świadomość obywateli w zakresie działania mechanizmu prolongaty i wyłączenia go w przypadku zmiany właściciela pojazdu. Osoby przyzwyczajone do otrzymywania na 14 dni przed końcem okresu ochrony przypomnienia, o którym mowa w art. 28 ust. 1b–1f, w sytuacji przejęcia pojazdu w trakcie trwania umowy

29. Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 6 lipca 2011 r., sygn. P 12/09, [Dz.U. 2011, nr 146, poz. 879].

30. Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 12 stycznia 1999 r., sygn. P 2/98, [Dz.U. 1999, nr 3, poz. 30].

ubezpieczenia często, z uwagi na brak wiedzy o wyłączeniu tego mechanizmu, nie podejmują w porę działań zapewniających ciągłość ochrony.

Zgodnie z art. 32 ust. 1 Konstytucji RP, „wszyscy są wobec prawa równi” oraz „wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne”. Zasada ta obejmuje zakaz nieuzasadnionego różnicowania sytuacji prawnej podmiotów znajdujących się w porównywalnym położeniu. Na gruncie art. 31 u.u.o. dochodzi jednak do zróżnicowania sytuacji dwóch kategorii posiadaczy pojazdów mechanicznych, którzy formalnie są stronami tej samej umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC. Pierwotny posiadacz (ubezpieczający) objęty jest systemowym obowiązkiem informacyjnym wynikającym z art. 28 u.u.o., który w praktyce zapewnia mu przypomnienie o zbliżającym się końcu ochrony ubezpieczeniowej. Natomiast nabywca pojazdu, który przejmuje prawa i obowiązki z tej samej umowy, nie otrzymuje żadnej informacji, mimo że ciąży na nim tożsamy obowiązek zapewnienia ciągłości ubezpieczenia i ponosi identyczne konsekwencje za jego niedopełnienie. Nabywca pojazdu wchodzi bowiem z mocy prawa w rolę ubezpieczającego, a więc strony umowy ubezpieczenia obowiązkowego OC, w miejsce zbywcy. Następuje to z chwilą przejścia lub przeniesienia prawa własności, na podstawie art. 31 ust. 1 u.u.o., który przewiduje przejście na nabywcę wszystkich praw i obowiązków wynikających z dotychczasowej umowy. Oznacza to, że nabywca staje się stroną stosunku ubezpieczeniowego *ex lege*, jako następca prawny zbywcy, bez konieczności składania oświadczenia woli i bez zawierania nowej umowy ubezpieczenia³¹.

Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych nie przewiduje samoistnego obowiązku informacyjnego, a tym samym nie różnicuje jego zakresu w zależności od statusu właściciela pojazdu. Faktyczne zróżnicowanie wynika wyłącznie z praktyki stosowania przepisów i skutkuje *de facto* uprzywilejowaniem pierwotnych ubezpieczających. W efekcie może to prowadzić do naruszenia konstytucyjnej zasady równości, zwłaszcza że nowy właściciel, działający często w dobrej wierze, zostaje pozbawiony systemowego wsparcia, które przysługuje pierwotnemu ubezpieczającemu objętemu mechanizmem prolongaty.

7. Proponowane zmiany

W związku ze wszystkimi wskazanymi wcześniej problemami wynikającymi z braku odpowiednich przepisów ustawowych należy sformułować postulat *de lege ferenda*, zgodnie z którym obowiązek informacyjny po stronie zakładu ubezpieczeń powinien zostać rozszerzony również na przypadki przejścia lub przeniesienia prawa własności, a także zmiany posiadacza pojazdu. Informacja ta mogłaby być przekazywana nowemu właścicielowi lub posiadaczowi w formie elektronicznej bądź pisemnej, również w przypadku przejścia praw i obowiązków wynikających z umowy, co umożliwiłoby realne wzmocnienie funkcji prewencyjnej obowiązkowego ubezpieczenia OC w tak istotnym segmencie rynku, jakim jest obrót wtórny pojazdami.

Prawodawstwa państw członkowskich Unii Europejskiej przedstawiają rozmaite sposoby realizacji omawianego obowiązku informacyjnego. Przykładami takich rozwiązań mogą być te stosowane na Litwie, Łotwie i w Estonii. W państwach tych obowiązek informacyjny wobec ubezpieczającego jest spełniony odpowiednio:

31. Komunikat UKNF dot. interpretacji art. 31 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych z dnia 11 lutego 2021 r.

- każdorazowo, niezależnie od faktu prolongaty umowy [Litwa]³²;
- jedynie w sytuacji przedwczesnego zakończenia umowy [Łotwa]³³;
- w 3 różnych formach zabezpieczających różne możliwe sytuacje [Estonia]³⁴:
 - w przypadku prolongaty,
 - w przypadku braku prolongaty,
 - w przypadku niewypełnienia obowiązku ubezpieczeniowego pomimo jego powstania.

Przykład państw bałtyckich ukazuje, jak różnorodne, a często nawet skrajnie odmienne, mogą być rozwiązania przyjmowane w celu implementacji tej samej dyrektywy unijnej. Poszukując sposobu na wypełnienie luki informacyjnej wskazanej w polskiej ustawie ubezpieczeniowej, należałoby raczej zmierzać w kierunku rozszerzenia obowiązku informacyjnego niż jego ograniczania, jak ma to miejsce w systemie łotewskim³⁵. Rozwiązanie przyjęte na Litwie, polegające na standardowym przypomnieniu o końcu umowy, może uchodzić za szczególnie rzetelne, jednak jego uniwersalność okazuje się pozorna. Nie uwzględnia ono bowiem indywidualnych okoliczności ubezpieczonych, co może w praktyce ograniczać jego skuteczność. Z perspektywy funkcjonalnej to system estoński, przewidujący trzy komplementarne metody informowania, zapewnia większą efektywność i bezpieczeństwo prawne. W tym modelu stosuje się zróżnicowane formy powiadomień w zależności od tego, czy umowa ulega automatycznemu przedłużeniu, czy wygasa z upływem okresu obowiązywania, czy też nie została zawarta mimo istniejącego obowiązku. Rozwiązanie to wydaje się lepiej odpowiadać realiom systemu polskiego, w którym mechanizm prolongaty nie ma charakteru powszechnego, co uzasadnia potrzebę przynajmniej dwóch odmiennych powiadomień dla zapewnienia kompleksowej realizacji obowiązku informacyjnego.

Mając na uwadze jak najmniejszą ingerencję w obecnie funkcjonujący w Polsce model, należałoby rekomendować nałożenie obowiązku informacyjnego na ubezpieczyciela w przypadku braku prolongaty ubezpieczenia. Obowiązek taki byłby realizowany w sposób analogiczny jak przy powiadomieniu o prolongacie i wyglądałby następująco:

Art. 31a.

1. W przypadkach określonych w art. 31 ust. 1 i 4, nie później niż 14 dni przed upływem okresu 12 miesięcy, na który umowa ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych została zawarta, zakład ubezpieczeń jest obowiązany do wysłania ubezpieczającemu informacji

32. Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo Nr. IX-378 pakeitimo įstatymas, 2023 m. gruodžio 19 d. Nr. XIV-2388, Vilnius: Lietuvos Respublikos Seimas, paskelbta: Teisės aktų registras [TAR] 21.12. 2023, nr 2023–24949.

33. Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums, pieņemts 2.04.2004, stājas spēkā 1.05.2004, publicēts: Latvijas Vēstnesis, nr 65, 27.04.2004, Rīga: Latvijas Vēstnesis.

34. Liikluskindlustuse seadus [Motor Insurance Act], vastu võetud 26.03.2014, avaldatud: Riigi Teataja – RT I, 11.04.2014, 1, jõustumine 1.10.2014, Tallinn: Riigi Teataja.

35. Pomimo skrajnie ograniczonego zakresu obowiązku informacyjnego na Łotwie, nie sposób nie dostrzec pewnych zalet przyjętego tam rozwiązania. System, w którym nie przewiduje się żadnych przypomnień ze strony instytucji ubezpieczeniowych, jest spójny, jednolity i niedyskryminujący. Wszyscy uczestnicy rynku od początku mają świadomość, że to jedynie na nich spoczywa obowiązek należytego monitorowania stanu ubezpieczenia. To niewątpliwa zaleta, zwłaszcza w porównaniu z sytuacją obowiązującą w Polsce, gdzie zakres obowiązku informacyjnego zależy od tego, w jaki sposób posiadacz wszedł w posiadanie pojazdu, co prowadzi do nieuzasadnionego zróżnicowania poziomu ochrony informacyjnej.

o zbliżającym się upływie okresu obowiązywania umowy oraz istniejącym obowiązku ubezpieczeniowym odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych.

2. Informacja, o której mowa w ust. 1, zawiera w szczególności:

- 1) datę końca obowiązywania umowy ubezpieczenia;
- 2) pouczenie o istniejącym obowiązku ubezpieczeniowym odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych.

3. Informacja, o której mowa w ust. 1, jest przekazywana:

- 1) w postaci elektronicznej przy wykorzystaniu środka komunikacji elektronicznej, jeżeli zakład ubezpieczeń dysponuje danymi umożliwiającymi doręczenie w tej formie, lub
- 2) w formie pisemnej, w sposób umożliwiający niezwłoczne poinformowanie ubezpieczającego.

4. Przepisów ust. 1–3 nie stosuje się do umów zawieranych w trybie negocjacji z przedsiębiorcą. Tak sformułowany przepis ustawy zabezpieczyłby pod kątem obowiązku informacyjnego nowych posiadaczy pojazdów określonych w art. 31 ust. 1 i 4 u.u.o. Dodatkowo przepis taki eliminowałby wskazaną we wcześniejszej części artykułu faktyczną dyskryminację części uczestników obrotu prawnego.

W celu zapewnienia prawidłowego wykonania obowiązku wynikającego z projektowanego art. 31a, konieczne jest także odpowiednie zmodyfikowanie art. 32 u.u.o. w następujący sposób:

Art. 32.

1. Posiadacz pojazdu mechanicznego, który przeniósł prawo własności tego pojazdu, jest obowiązany do przekazania posiadaczowi, na którego przeniesiono prawo własności pojazdu, potwierdzenia zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz do powiadomienia na piśmie zakładu ubezpieczeń, w terminie 14 dni od dnia przeniesienia prawa własności pojazdu, o fakcie przeniesienia prawa własności tego pojazdu i o danych posiadacza, na którego przeniesiono prawo własności pojazdu.

2. Dane posiadacza, o których mowa w ust. 1, obejmują:

- 1) imię, nazwisko, adres zamieszkania i numer PESEL, o ile został nadany, oraz dane kontaktowe, w szczególności numer telefonu lub adres poczty elektronicznej, jeżeli są znane posiadaczowi, który przeniósł prawo własności pojazdu, lub
- 2) nazwę, siedzibę i numer REGON oraz dane kontaktowe, w szczególności numer telefonu lub adres poczty elektronicznej, jeżeli są znane posiadaczowi, który przeniósł prawo własności pojazdu.

2a. Przekazanie danych, o których mowa w ust. 2, następuje wyłącznie w celu realizacji obowiązków wynikających z niniejszej ustawy, w szczególności umożliwienia zakładowi ubezpieczeń przekazania informacji, o której mowa w art. 31a, i nie wymaga odrębnej zgody posiadacza, na którego przeniesiono prawo własności pojazdu, na ich udostępnienie.

(pozostała część artykułu bez zmian)

Takie brzmienie art. 32 u.u.o. zapewniłoby zakładom ubezpieczeń realną możliwość uzyskania danych teleadresowych aktualnego posiadacza pojazdu. W obowiązującym stanie prawnym brak skutecznych mechanizmów i podstaw prawnych pozwalających na pozyskanie tych danych, co w praktyce uniemożliwia wprowadzenie art. 31a u.u.o. Dodany ustęp 2a w art. 32 u.u.o. ma

na celu stworzenie wyraźnej podstawy prawnej umożliwiającej przekazanie zakładowi ubezpieczeń danych kontaktowych posiadacza, na którego przeniesiono prawo własności pojazdu. Podstawa ta jest wymagana przez art. 6 ust. 1 lit. c rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 (RODO)³⁶, zgodnie z którym przetwarzanie danych osobowych jest zgodne z prawem, jeżeli jest niezbędne do wypełnienia obowiązku prawnego ciążącego na administratorze. W tym przypadku takim obowiązkiem jest realizacja przez zakład ubezpieczeń obowiązku informacyjnego, o którym mowa w projektowanym art. 31a u.u.o.

Uzyskanie zgody posiadacza, na którego przeniesiono prawo własności pojazdu, na przekazanie jego danych teleadresowych byłoby w praktyce rozwiązaniem nieefektywnym i nadmiernie sformalizowanym. Procedura ta utrudniałaby wykonanie ustawowych obowiązków zarówno przez poprzedniego posiadacza, jak i przez zakład ubezpieczeń. Wprowadzenie ustawowej podstawy wprost określającej cel i zakres przetwarzania danych eliminuje tę trudność, zapewniając jednocześnie zgodność krajowej regulacji z wymogami RODO oraz zasadą proporcjonalności przetwarzania danych osobowych.

W przypadku gdy zakład ubezpieczeń nie uzyska danych teleadresowych nowego posiadacza pojazdu, możliwe będzie przekazanie informacji w formie pisemnej na adres wskazany w oświadczeniu o przeniesieniu prawa własności pojazdu, złożonym zakładowi ubezpieczeń zgodnie z art. 32 u.u.o.

Podsumowanie

Analiza obowiązku informacyjnego ubezpieczyciela w świetle art. 28 i 31 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych prowadzi do kilku zasadniczych wniosków.

Po pierwsze, obecne brzmienie przepisów skutkuje nieuzasadnionym zróżnicowaniem sytuacji prawnej podmiotów znajdujących się w tożsamym położeniu faktycznym i prawnym. Nowy właściciel pojazdu ponosi identyczną odpowiedzialność za ciągłość ubezpieczenia jak pierwotny ubezpieczający, lecz nie korzysta z systemowego przypomnienia o końcu okresu ochrony. Taka konstrukcja narusza zasadę równości i stawia część uczestników obrotu prawnego w gorszej pozycji, co jest nieakceptowalne z punktu widzenia konstytucyjnych standardów ochrony jednostki.

Po drugie, wyłączenie obowiązku informacyjnego w przypadku zmiany właściciela³⁷ osłabia funkcję prewencyjną systemu obowiązkowego ubezpieczenia OC. Brak przypomnienia w sytuacji, w której nowy właściciel nie brał udziału w zawieraniu umowy, zwiększa ryzyko nieświadomego naruszenia obowiązku ubezpieczeniowego.

Po trzecie, przyjęta regulacja jest niespójna systemowo i trudna do uzasadnienia funkcjonalnie. Skoro celem ustawodawcy jest zapewnienie ciągłości ochrony ubezpieczeniowej, to mechanizm informacyjny powinien obejmować wszystkie przypadki, w których obowiązek ten istnieje, niezależnie od okoliczności jego powstania.

36. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych).

37. Lub właściciela, który odzyskał posiadanie pojazdu.

Po czwarte, pominięcie mechanizmów poznawczych człowieka, takich jak ograniczenia pamięci prospektywnej, podważa efektywność regulacji. Skuteczna realizacja obowiązku ubezpieczeniowego w warunkach obciążenia informacyjnego wymaga wsparcia ze strony systemowych przypomnień, co znajduje potwierdzenie zarówno w psychologii poznawczej, jak i w praktyce legalistycznej innych państw³⁸.

Po piąte, aktualny stan prawny narusza zasadę proporcjonalności, skoro przewiduje dotkliwe sankcje finansowe bez zapewnienia minimalnych instrumentów informacyjnych służących przeciwdziałaniu nieświadomym naruszeniom obowiązku. W dobie postępującej cyfryzacji i automatyzacji, oparcie mechanizmu kontroli wyłącznie na funkcji represyjnej prawa coraz wyraźniej ukazuje jego niedostosowanie do współczesnych realiów i ograniczoną funkcjonalność. Przerzucenie całej odpowiedzialności na obywatela, bez równoległego wsparcia informacyjnego, stanowi nadmierną ingerencję ustawodawcy.

Po szóste, w świetle rozwiązań stosowanych w innych państwach członkowskich UE, w szczególności w Estonii, możliwe jest skonstruowanie efektywnego i proporcjonalnego modelu, który przy zachowaniu zasady ciągłości ubezpieczenia OC zapewni równy poziom ochrony wszystkim posiadaczom pojazdów.

W związku z powyższym należy postulować zmianę polskiego prawa przez wprowadzenie nowego przepisu (art. 31a), który rozszerzy obowiązek informacyjny zakładu ubezpieczeń także na przypadki przejścia lub przeniesienia prawa własności pojazdu, a także zmianę art. 32 u.u.o. w taki sposób, aby realizacja nowego artykułu 31a stała się możliwa. Takie rozwiązanie służyłoby nie tylko zwiększeniu przejrzystości systemu, lecz także realnemu wzmocnieniu ochrony uczestników rynku wtórnego i realizacji funkcji prewencyjnej ubezpieczeń komunikacyjnych OC.

Wykaz źródeł

Źródła statystyczne i internetowe:

autoDNA, *Rynek samochodów używanych 2024 – wg danych autoDNA*, 10.04.2025, <https://www.autodna.pl/blog/rynek-samochodow-uzywanych-2024/> [dostęp: 4.05.2025].

IBRM Samar, *Import w grudniu 2024 roku: najwyższy od 4 lat (967 579 pierwszych rejestracji w 2024 r.)*, 8.01.2025, <https://www.samar.pl/rynek-w-liczbach/import-samochodow-uzywanych-2024-2025> [dostęp: 4.05.2025].

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM), *Grudzień 2024 / Rok 2024 – Rejestracje samochodów osobowych*, 10.01.2025, <https://www.pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Rejestracje-Pojazdow/OSOBOWE-i-DOSTAWCZE/Rok-2024/Grudzien-2024r> [dostęp: 4.05.2025].

Literatura naukowa:

Astasiewicz M., *Zmiany podmiotowe w umowie obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych a realizacja opcji wykupu pojazdu będącego przedmiotem leasingu*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2021, nr 2.

38. Patrz. Litwa i Estonia.

- Engelkamp J., Zimmer H.D., *Memory for action events: A new field of research*, "Psychological Research" 1989, no. 51(4), doi:10.1007/BF00309142.
- Gawron A., *O opłatach za „brak” ubezpieczenia słów kilka*, „Iustitia” 2020, nr 2.
- Kormi-Nouri R., *The nature of memory for action events: An episodic integration view*, "European Journal of Cognitive Psychology" 1995, no. 7(4), doi:10.1080/09541449508403103.
- Kowalewski E., Ziemiak M.P., *O potrzebie zmian art. 28 i 28a ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych*, „Zeszyty Prawnicze” 2018, nr 2(18).
- McDaniel M.A., Einstein G.O., *Prospective Memory: An Overview and Synthesis of an Emerging Field*, SAGE Publications, Thousand Oaks 2007.
- Orlicki M., *Problem „podwójnego ubezpieczenia” w świetle znowelizowanych przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK*, „Prawo Asekuracyjne” 2011, nr 4.
- Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz, Serwach M. [red.], Wolters Kluwer, Warszawa 2025.
- Wąsiewicz A., *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 1995.

On the Need to Amend Article 31 of the Act of 22 May 2003 on Compulsory Insurance

The article analyzes the issue of the limited scope of the informational duty of insurance companies toward motor vehicle owners in light of Articles 28 and 31 of the Act on Compulsory Insurance. The author highlights the limitations of the current legal framework, which does not require insurers to remind policyholders about the end of insurance coverage in cases of vehicle ownership transfer. The article discusses the consequences of this regulation, including an increased risk of unintentional breaches of the insurance obligation and potential violations of the constitutional principles of equality and proportionality. A comparative analysis of the solutions adopted in the Baltic states is also provided. The article proposes the introduction of Article 31a, which would extend the informational duty to new categories of vehicle owners. It concludes with a call for legislative changes aimed at increasing the effectiveness of insurance protection in Poland.

Keywords: third-party liability insurance, information obligation, UFG (Insurance Guarantee Fund), notification, compulsory insurance.

WOJCIECH KRZYSZTOF LISZEWSKI – student Wydziału Nauk Społecznych Uniwersytetu w Siedlcach.
ORCID: 0009-0006-8383-2460
e-mail: woj.liszewski@gmail.com