

PATRYK CIOK

<https://doi.org/10.33995/wu2025.4.4>

date of receipt: 27.09.2025

date of acceptance: 30.11.2025

Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych po nowelizacji z 2024 roku – wybrane zagadnienia

Tematem artykułu jest analiza nowych regulacji zawartych w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, które weszły w życie w dniu 6 listopada 2024 roku. Zawarte w nim rozważania skupiają się w szczególności na nowym pojęciu ruchu pojazdu wprowadzonym do ustawy oraz na zmienionej definicji wprowadzenia pojazdu do ruchu. Autor podejmuje próbę praktycznej analizy wprowadzonych zmian, przy uwzględnieniu dotychczasowej praktyki ubezpieczeniowej kształtującej się po wejściu w życie znowelizowanych przepisów. Analiza dotyczy w szczególności wpływu wskazanych regulacji na ochronę ubezpieczeniową w ramach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, jak również na zakres obowiązku ubezpieczenia, zwłaszcza w kontekście pojazdów specjalnych.

Słowa kluczowe: OC p.p.m., ruch pojazdu, wprowadzenie pojazdu do ruchu

Wprowadzenie

W dniach 6 listopada 2024 roku oraz 24 lipca 2025 roku weszła w życie istotna część nowelizacji¹ ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim

1. Ustawa z dnia 13 września 2024 r. o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej [Dz. U. poz. 1565].

Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych², wprowadzająca szereg istotnych zmian wpływających na funkcjonowanie i zakres ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (dalej: ubezpieczenie OC p.p.m.). Nowelizacja ta spotkała się zarówno z szerokim zainteresowaniem jak i szeregiem wątpliwości, czego efektem było m.in. zorganizowanie przez Rzecznika Finansowego konferencji poświęconej tematyce ruchu pojazdu³, stanowiącej jeden z głównych elementów wprowadzonych przepisów.

Celem artykułu jest analiza praktyczna skutków zmian wprowadzonych wskazaną nowelizacją w najbardziej problemowych obszarach, w kontekście niespełna rocznego okresu ich obowiązywania. Szczególny nacisk położony zostanie na wpływ omawianych regulacji na zakres ochrony ubezpieczeniowej ubezpieczenia OC p.p.m. oraz na zakres obowiązku ubezpieczenia.

W wymiarze metodologicznym dominującą rolę w toku analizy odgrywać będą metody empiryczna i historyczno-prawna.

1. Zakres zmian ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK

Jak wskazano powyżej, nowelizacja wprowadziła szereg istotnych zmian w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, w tym między innymi:

- wprowadzenie definicji pojęcia ruchu pojazdu;
- zmianę definicji wprowadzenia pojazdu do ruchu;
- zmiany wysokości sum gwarancyjnych, zarówno w zakresie szkód na osobie, jak i szkód rzeczowych;
- modyfikację zakresu obowiązywania OC p.p.m. w pewnych wypadkach szczególnych (w tym w zakresie sportów motorowych, szkoleń, testów itp.);
- zmianę niektórych obowiązków UFG i PBUK w zakresie likwidacji szkód komunikacyjnych.

Największe konsekwencje praktyczne wywierają zmiany zawarte w dwóch pierwszych punktach, budzących kontrowersje już od momentu wejścia w życie. Z tego powodu dalsza analiza skupiona zostanie w szczególności na tym zakresie zmian ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

2. Pojęcie ruchu pojazdu oraz wprowadzenia pojazdu do ruchu przed wejściem w życie nowelizacji. Przyczyny zmian

Dotychczasowa regulacja w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych przed 6 listopada 2024 roku w odmienny sposób podchodziła do momentu wprowadzenia pojazdu do ruchu oraz do określenia, kiedy pojazd znajduje się w ruchu. Definicja wprowadzenia pojazdu do ruchu zawarta w art. 2 punkt 14a) ustawy wiązała moment wprowadzenia pojazdu do ruchu z wprowadzeniem na drogę

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: ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych lub ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK.
3. Konferencja zorganizowana w dniu 27 marca 2025 r. przez Rzecznika Finansowego dr. Michała Ziemiaka, za tytułowana *Ruch pojazdów po nowemu* – nagranie z konferencji dostępne pod linkiem: <https://www.youtube.com/watch?v=K2dtxUhXp5c> [dostęp: 25.11.2025].

rozumianą zgodnie z art. 2 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym⁴, który z kolei odsyła do art. 4 pkt 2 ustawy o drogach publicznych⁵. Co istotne – przepis ten nie zawierał odesłania do definicji *drogi publicznej*, ale do szerszego pojęcia *drogi*. Definicja drogi obejmuje zaś zarówno drogi publiczne, jak i drogi wewnętrzne⁶. Stąd wprowadzenie pojazdu do ruchu mogło nastąpić również na tzw. drodze *prywatnej*⁷.

Znacznie bardziej złożona sytuacja występowała w przypadku pojęcia *ruchu pojazdu*, które przed datą 6 listopada 2024 roku nie było zdefiniowane ustawowo w kompleksowy sposób ani w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, ani w innych aktach normatywnych prawa polskiego. Szczątkowa regulacja (nadal zresztą pozostająca w mocy) zawarta została w art. 34 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, zgodnie z którym jako szkodę związaną z ruchem pojazdu uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z: wsiadaniem do pojazdu mechanicznego i wysiadaniem z niego, bezpośrednim załadowywaniem i rozładowywaniem pojazdu, jak również jego zatrzymaniem i postojem. Przepis ten w żaden jednak sposób nie konstruował definicji ruchu pojazdu, a jedynie dookreślał, jakie sytuacje powinny być traktowane dodatkowo jako związane z ruchem pojazdu, nawet mimo jego fizycznego bezruchu⁸.

W praktyce zatem pojęcie ruchu pojazdu funkcjonowało jako pojęcie wypracowane w praktyce orzeczniczej na gruncie regulacji ubezpieczenia OC p.p.m. oraz art. 436 Kodeksu cywilnego⁹, tj. na gruncie regulacji odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody za szkody wyrządzone w związku z jego ruchem. Na marginesie – nie oznacza to, że odpowiedzialność ubezpieczyciela OC p.p.m. pozostaje powiązana wyłącznie z odpowiedzialnością sprawcy na podstawie art. 436 k.c. – w pewnych wypadkach może również być powiązana z odpowiedzialnością posiadacza za szkodę związaną z jego pojazdem choćby na podstawie art. 415 Kodeksu cywilnego¹⁰.

Na tym polu zasygnalizować należy dwie linie orzecznicze wypracowane w praktyce przed 6 listopada 2024 roku, które można (w pewnym uproszczeniu) określić jako linie:

- Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, wraz z orzecnictwem sądów polskich ukształtowanym w ślad linii przyjętej przez TSUE;
- „Autonomiczną” linię orzecniczą Sądu Najwyższego w zakresie, w jakim ukształtowała ona odrębne i odmienne stanowisko względem linii orzeczniczej TSUE.

4. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym [tekst jedn. Dz. U. 2024, poz. 1251 z późn. zm.).

5. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych [tekst jedn. Dz. U. 2025, poz. 889].

6. Por. m.in. R.A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2024, art. 2, LEX.

7. J. Miaskowski, K. Niezgoda, P. Skawiński, *Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Komentarz*, CH Beck, Warszawa 2012, Legalis.

8. G. Dybała, K. Szpyt, Art. 34 Szkodą powstałą w związku z ruchem pojazdu, [w:] *Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Komentarz*, [red.] G. Dybała, K. Szpyt, Wolters Kluwer, Warszawa 2022, art. 34.

9. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny [tekst jedn. Dz. U. 2025, poz. 1071] – dalej: k.c.

10. M. Krajewski, 5.3. Ograniczenia ze względu na sposób określenia odpowiedzialności objętej ubezpieczeniem, [w:] *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej według kodeksu cywilnego*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011, LEX.

Pierwsza z wymienionych linii orzeczniczych oparta była przede wszystkim o takie orzeczenia TSUE, jak wyroki w sprawach: *Rodrigues de Andrade*¹¹, *Vnuk vs. Zavarovalnica Triglav*¹². Założenie wypracowane przez TSUE dywersyfikowało w szczególności sytuację tzw. pojazdów specjalnych, tj. pojazdów przystosowanych również do pełnienia innej funkcji niż tylko funkcja komunikacyjna. Sprowadzało się to do zróżnicowania sytuacji ruchu pojazdu na ruch w rozumieniu komunikacyjnym i ruch innego rodzaju, w zależności od funkcji pełnionej przez dany pojazd w momencie zdarzenia¹³. W ślad za orzecznictwem TSUE, w szczególności orzeczeniem w sprawie *Rodrigues de Andrade*, początkowo podążała również część linii orzeczniczej polskich sądów powszechnych¹⁴, kierując się w tym zakresie m.in. zasadą prounijnej wykładni prawa¹⁵.

Druga ze wskazanych linii orzeczniczych podążała natomiast ścieżką wytyczoną przez wcześniejsze orzecznictwo utrwalone w polskiej praktyce sądowej, którego ukoronowaniem była uchwała podjęta w składzie siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 14 stycznia 2022 roku, sygn. III CZP 7/22¹⁶. Zgodnie z poglądem przyjętym przez Sąd Najwyższy w tej uchwale stwierdzono, iż: „Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń wynikająca z umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje szkody wyrządzone w wyniku pracy urządzenia zamontowanego w pojeździe także wtedy, gdy w chwili wyrządzenia szkody pojazd nie pełnił funkcji komunikacyjnej”. Innymi słowy zatem w uchwale tej Sąd Najwyższy zajął stanowisko odcinające się od rozróżnienia sytuacji w zależności od tego, jaką funkcję (komunikacyjną lub specjalną) pełnił dany pojazd, z pomocą którego doszło do wyrządzenia szkody. Stanowiło to wyraz linii orzeczniczej, w której Sąd Najwyższy niejako odciął się od podejścia zawężającego ruch pojazdu. Czynnikiem decydującym o odstąpieniu od sposobu definiowania pojęcia ruchu pojazdu forsowanego przez TSUE była m.in. ochrona poszkodowanych, która mogła ulec uszczupleniu przez przyjęcie węższej koncepcji pojęcia ruchu. Oparcie się zaś o czynnik wzmożonej ochrony poszkodowanych wpisuje się w nurt prawa unijnego¹⁷. Jednym z istotnych celów nakładanych przez UE na państwa członkowskie jest bowiem ochrona osób poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych. Jednocześnie prawo i orzecznictwo unijne wprowadzają w tym zakresie minimalny standard, jednakże nie oznacza to, że obowiązujące przepisy wewnętrzne nie mogą zapewniać ochrony na wyższym poziomie¹⁸. Czynnikiem ochrony poszkodowanych akcentowa-

11. Wyrok TS z dnia 28 listopada 2017 r., sygn. C-514/16, ZOTSISPI 2017, nr 11, poz. I-908.

12. Wyrok TS z dnia 4 września 2014 r., sygn. C-162/13, DAMIJAN VNUK v. ZAVAROVALNICA TRIGLAV D.D., ZOTSIS 2014, nr 9, poz. I-2146.

13. Szerzej: P. Ciok, *Redefinicja pojęcia ruchu pojazdu na tle orzeczenia TSUE z dnia 28 listopada 2017 r.*, sygn. akt C 514/16, w kontekście relacji pomiędzy ubezpieczeniem OC posiadacza pojazdu mechanicznego i OC z tytułu prowadzonej działalności, „Prawo i Więź” 2018, rok VII, nr 3(25), s. 70 i nast.

14. Por. m.in.: wyrok SN z dnia 18 września 2019 r., sygn. IV CSK 292/18, LEX nr 2740936; wyrok SA w Białymstoku z dnia 14 marca 2018 r., sygn. I ACa 918/17, LEX nr 2519534; wyrok SA w Warszawie z dnia 26 września 2018 r., sygn. VI ACa 384/17, LEX nr 2668754.

15. J. Oleszczak, *Pojęcie ruchu pojazdu mechanicznego. Glosa do wyroku SN z dnia 4 września 2020 r.*, II CSK 749/18, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 2021, nr 9, s. 69.

16. Uchwała Składu Siedmiu Sędziów Sądu Najwyższego – Izba Cywilna z dnia 14 stycznia 2022 r., sygn. III CZP 7/22, OSNC 2023 nr 2, poz. 12, s. 1.

17. J. Oleszczak, *Pojęcie...*, s. 69.

18. Por. m.in. B. Kucharski, *Odpowiedzialność z ubezpieczenia OC za szkody wywołane ruchem tzw. pojazdów specjalnych. Glosa do wyroku SN z dnia 4 września 2020 r.*, II CSK 749/18, „Przegląd Sądowy” 2021, nr 7–8, s. 174–181, LEX.

ny jest również na gruncie odpowiedzialności posiadaczy pojazdów mechanicznych w art. 436 k.c. Wskazuje się na jej potrzebę wynikającą ze wzmożonego czynnika ryzyka związanego z ruchem pojazdu mechanicznego, jak również na nacisk pokładany na ochronę poszkodowanych w przepisach prawa unijnego, m.in. w motywach preambuły dyrektywy 2009/103/WE¹⁹. Również na tych założeniach oparte są głosy w doktrynie postulujące pozostanie przy szerszej interpretacji pojęcia ruchu pojazdu, która nie zawęży ochrony poszkodowanych tylko ze względu na funkcję pojazdu w chwili zdarzenia, na który to czynnik zresztą poszkodowani nie mają wpływu²⁰.

Podstawowym wyróżnikiem obydwu linii orzeczniczych było zatem to, że jedna z nich (wywodząca się z orzecznictwa TSUE) warunkowała odpowiedzialność ubezpieczyciela na podstawie umowy ubezpieczenia OC komunikacyjnego od funkcji pojazdu w momencie zdarzenia. Druga z nich (ostatecznie przeważająca w praktyce polskiej) nie dokonywała podobnego rozróżnienia. To zatem, do czego wykorzystywany był pojazd specjalny w chwili zdarzenia, nie warunkowało możliwości uznania wyrządzonej przez niego szkody za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu, co stanowi przesłankę podstawową odpowiedzialności ubezpieczyciela na podstawie ubezpieczenia OC p.p.m., zgodnie z art. 34 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

Wyjawszy jednak kwestię rozróżnienia funkcji pojazdu, żadna ze wskazanych linii orzeczniczych wypracowanych w polskiej judykaturze nie skupiała się na tym, kiedy pojazd jest w ruchu, a kiedy nie. Tym niemniej, w oderwaniu od rozważań co do funkcji pojazdu, orzecznictwo i doktryna formułowały już wcześniej cały szereg poglądów w tym zakresie. Jako punkt inicjujący ruch pojazdu przyjmowano bowiem w szczególności moment uruchomienia silnika pojazdu²¹, a w szerokim ujęciu przyjmowano wręcz, że o pozostawianiu pojazdu w ruchu decydujące jest stwarzanie przez pojazd niebezpieczeństwa dla otoczenia²². Szerokie ujęcie tego pojęcia, wiążącego pozostawianie przez pojazd w ruchu ze stwarzaniem przez niego niebezpieczeństwa, stało się ostatecznie przeważające²³ i przesądziło, że pojazd pozostaje w ruchu nie tylko w czasie pracy jego silnika, ale aż do ukończenia jazdy w związku z osiągnięciem miejsca przeznaczenia lub planowanej przerwy w podróży²⁴. Nie oznacza to, że kwestia uruchomienia silnika pozostawała bez znaczenia – przeciwnie, jego uruchomienie, nawet podczas postoju pojazdu, również wpływało na wystąpienie czynnika niebezpieczeństwa. Stąd jako pojazd w ruchu traktowano nawet pojazd, którego silnik

19. 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 [wersja ujednolicona] (Dz. U. UE. L. 2009, nr 263, s. 11 z późn. zm.).

20. L. Jantowski, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz aktualizowany*, [red.] M. Balwicka-Szczyrba, A. Sylwestrzak, Wolters Kluwer, LEX/el. 2025, art. 436.

21. Orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 4 marca 1958 r., sygn. akt I CR 154/56, OSPIKA 1959, no. 10, poz. 257; orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 7 marca 1968 r., sygn. III PZP 1/68, OSNC 1968, nr 8–9, poz. 136.

22. E. Jędrzejewska, 1.1. *Przesłanki odpowiedzialności odszkodowawczej*, [w:] *Odszkodowanie za szkody z OC posiadacza pojazdu w związku z wypadkiem drogowym. Postępowanie. Wzory*, Wolters Kluwer, Warszawa 2022, LEX.

23. Por. m.in. E. Jędrzejewska, 1.1. *Przesłanki odpowiedzialności...*; K. Panfil, Art. 436 KC red. serii Osajda/red. tomu Borysiak 2024, wyd. 33/Karolina Panfil, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, [red.] K. Osajda, CH Beck, Warszawa 2024.

24. Wyrok SA w Warszawie z dnia 27 listopada 2014 r., sygn. VI ACa 259/14, LEX nr 1747539.

został uruchomiony w celach próbnych lub podczas prac remontowych²⁵. Jednocześnie za będące poza sferą ruchu pojazdu uznawano działania poprzedzające rozpoczęcie jazdy, jako czynności przygotowawcze do jej rozpoczęcia, tj. m.in. sprawdzenie ciśnienia w oponach²⁶. Orzecznictwo podkreślało również uwzględnienie w ocenie sytuacji faktu pozostawiania pojazdu na drodze publicznej w czasie zdarzenia, wskazując, że z reguły ruch pojazdu nie zakończy się, dopóki pojazd się na niej znajduje²⁷. W powiązaniu z tym czynnikiem w orzecznictwie i doktrynie wskazywano na różne kryteria pozwalające na ocenę, czy ruch pojazdu się zakończył, wiążąc ustanie ruchu m.in. z takimi czynnikami jak osiągnięcie miejsca przeznaczenia, wolę kierowcy co do zakończenia jazdy czy zaparkowanie pojazdu w sposób niewywołujący niebezpieczeństwa dla innych uczestników ruchu i opuszczenie pojazdu. Decydujące były tutaj elementy trwałości postoju, w tym również miejsce, w którym pojazd został zaparkowany²⁸. Niemniej jednak czynnik niebezpieczeństwa pozostawał tak mocno akcentowany, że możliwe było nawet uznanie szkody za związaną z ruchem pojazdu, jeśli do szkody doszło podczas jego postoju²⁹. Stąd ostatecznie niebezpieczeństwo generowane dla otoczenia przez pojazd mechaniczny przemawiające za koniecznością zapewnienia szerszej ochrony poszkodowanemu w wypadku komunikacyjnym przesądziło o przyjęciu „szerszej” koncepcji ruchu pojazdu³⁰.

Wprowadzenie nowych regulacji nastąpiło w szczególności jako implementacja unijnej dyrektywy 2021/2118³¹ oraz zarysowanego już powyżej orzecznictwa TSUE. Przykładowo definicja ruchu pojazdu została wprost recypowana do ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych ze wskazanej regulacji³², a kształt nowelizacji miał za zadanie m.in. dostosować do niej nowe przepisy³³. Na etapie projektu analizowane regulacje były również poddawane szerokim konsultacjom, m.in. wśród najważniejszych instytucji ubezpieczeniowych. W toku konsultacji akcentowano m.in. czynniki związane z zapewnieniem bezpieczeństwa poszkodowanych i odpowiedniego pokrycia ubezpieczeniowego, z pozostawieniem w zakresie definicji pojazdu mechanicznego również pojazdów wolnobieżnych (np. wózków widłowych), definiowaniem ruchu pojazdu czy doprecyzowaniem pojęcia pojazdu mechanicznego³⁴. Analogiczne postulaty formułowano już zresztą przy okazji

25. A. Rembieliński, *Ruch samochodu jako przesłanka odpowiedzialności cywilnej za wypadek*, „Palestra” 1969, nr 7–8, s. 25.

26. K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, TNOiK, Toruń 2008, s. 140.

27. Wyrok SN z dnia 7 kwietnia 2005 r., sygn. II CK 572/04, LEX nr 151656.

28. G. Bieniek, 4. *Przesłanki odpowiedzialności*, [w:] *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Wolters Kluwer, Warszawa 2007.

29. Wyrok SN z dnia 11 kwietnia 2003 r., sygn. III CKN 1522/00, LEX nr 146430.

30. E. Jędrzejewska, 1.1. *Przesłanki odpowiedzialności...*

31. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/2118 z dnia 24 listopada 2021 r. zmieniająca dyrektywę 2009/103/WE w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności [Dz. U. UE. L. 2021, nr 430, s. 1].

32. Por. art. 1 ust. 1 pkt b dyrektywy nr 2021/2118.

33. Por. *Uzasadnienie do projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej nr UC17*, [https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/Projekty/10-020-177-2024/\\$file/10-020-177-2024.pdf](https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/Projekty/10-020-177-2024/$file/10-020-177-2024.pdf) [dostęp: 22.09.2025].

34. *Uzasadnienie do projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych...*

wcześniej prowadzonych prac legislacyjnych w tym obszarze³⁵. Należy jednak zaznaczyć, że nie wszystkie wnioski zostały uwzględnione w ostatecznej wersji ustawy. Jeden z takich postulatów był formułowany przez Rzecznika Finansowego w zakresie nowej definicji ruchu pojazdów. Rzecznik Finansowy domagał się bowiem, aby przy sformułowaniu tej definicji oprzeć się na szerszej definicji ruchu pojazdu niż ta określona przez dyrektywę, a zatem – aby sformułować jej brzmienie w sposób uwzględniający treść uchwały SN o sygn. akt III CZP 7/22. Rzecznik Finansowy akcentował w swoim stanowisku, że brzmienie definicji ruchu pojazdu narzucone przez dyrektywę 2021/2118 nie pozwoli na zapewnienie pełnego pokrycia ubezpieczeniowego, a ponadto wprowadzi dysonans wobec zakresu odpowiedzialności ubezpieczonego usankcjonowanego przez art. 436 k.c.³⁶. Przy braku uwzględnienia tego rodzaju postulatów odwoływano się m.in. do przytoczonego powyżej orzecznictwa TSUE w sprawach *Vnuk* oraz *Rodrigues de Andrade*³⁷.

3. Nowa definicja ruchu pojazdu i jej konsekwencje praktyczne

Nowa definicja ruchu pojazdu zawarta w art. 2 pkt 12b ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, zgodnie z treścią którego jest nim „każde użycie pojazdu mechanicznego, które w czasie zdarzenia jest zgodne z funkcją tego pojazdu jako środka transportu, niezależnie od jego cech i terenu, na którym jest używany, oraz niezależnie od tego, czy jest on nieruchomy, czy też znajduje się w ruchu”. Definicję tę można podzielić na dwie części, odnoszące się do:

- funkcji pojazdu w momencie zdarzenia,
- czasu i miejsca ruchu pojazdu wykonującego funkcję środka transportu.

Ustawowe odwołanie do funkcji pojazdu w momencie zdarzenia, podążające śladem prawa i orzecznictwa unijnego, stanowi zatem odcięcie od sposobu definiowania ruchu pojazdu przyjętego w orzecznictwie Sądu Najwyższego, w szczególności w przytaczanej wcześniej uchwale o sygn. III CZP 7/22. W chwili obecnej zatem, w przypadku wystąpienia szkody z udziałem pojazdu, który oprócz funkcji środka transportu może pełnić również inne funkcje (tj. w przypadku wspominanych już pojazdów specjalnych), należy każdorazowo badać, do czego wykorzystywany był pojazd w chwili zdarzenia.

Należy jednak mieć na względzie to, że ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych nie określa kryteriów, według których należałoby oceniać, w jakiej funkcji pojazd był wykorzystywany

35. Por. m.in. Pismo Zastępcy Rzecznika Finansowego z dnia 9 stycznia 2023 r. nr WSA.0212.94.2022.AD RF/6/2023, <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/12367400/12938708/12938711/dokument603328.pdf> [dostęp: 22.09.2025]; Pismo Polskiej Izby Ubezpieczeń z dnia 12 stycznia 2023 r. nr PIU 14/2023, <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/12367400/12938708/12938711/dokument603327.pdf> [dostęp: 22.09.2025]; Pismo Urzędu Komisji Nadzoru Finansowego z dnia 10 stycznia 2023 r. nr DNU – DNUZRS.072.14.2022DNUZNU ZRS.072.14.2022.KB, <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/12367400/12938708/12938711/dokument603324.pdf> [dostęp: 22.09.2025]; Pismo Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego z dnia 9 stycznia 2023 r. L.dz. 2W/2023 Znak sprawy: FN6.700.5.2022, <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/12367400/12938708/12938711/dokument603329.pdf> [dostęp: 22.09.2025].

36. Uzasadnienie do projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej nr UC17, [https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/Projekt/10-020-177-2024/\\$file/10-020-177-2024.pdf](https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/Projekt/10-020-177-2024/$file/10-020-177-2024.pdf), s. 15–16 [dostęp: 22.09.2025].

37. Uzasadnienie do projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych...

w chwili wystąpienia zdarzenia. Sprecyzowanie takich kryteriów mogłoby być zresztą problematyczne z uwagi na to, że katalog różnego rodzaju pojazdów „specjalnych” jest w praktyce trudny do zdefiniowania, a każdy ich rodzaj będzie mieć swoje specyficzne cechy, zróżnicowane w zależności od konstrukcji i przeznaczenia. Co więcej, ustawa nie odnosi się do tego, czy w świetle nowej definicji pojazd specjalny może w danym momencie pełnić wyłącznie jedną funkcję (jako środka transportu lub inną) czy też obydwie jednocześnie, a jeśli tak – to jak wówczas kwalifikować odpowiedzialność ubezpieczyciela OC p.p.m. lub jej brak.

Jak wskazano bowiem powyżej, sytuacja może pozostawać zróżnicowana w zależności od rodzaju pojazdu, jego konstrukcji i zastosowania. Przykładowo, w przypadku takich pojazdów specjalnych, jak dźwigi mobilne, rozdzielenie wykonywania funkcji specjalnej i funkcji środka transportu wydaje się dość klarowne. Pojazd specjalny takiego typu jak dźwig mobilny (tzw. żuraw samojezdny³⁸) powinien bowiem przed rozpoczęciem pracy zostać wpięty w odpowiedni sposób unieruchomiony, przez rozstawienie specjalnych podpór, pełniących funkcję stabilizatorów, pozwalających na unieruchomienie pojazdu zapobiegające jego ruchom i przechyłom podczas pracy dźwigu³⁹. W przypadku tego rodzaju pojazdu zatem, z technicznego punktu widzenia, unieruchomienie pojazdu w sposób zapobiegający jego ruchowi, również ruchowi w funkcji środka transportu, jest niezbędne dla wykonania pracy w ramach realizacji funkcji specjalnej tego typu pojazdu.

Można jednak również wyszczególnić rodzaje pojazdów, w przypadku których tak klarowny rozdział może nie być możliwy. Jako przykład można wskazać choćby wózki widłowe. Zasada działania tego rodzaju pojazdu wyklucza *de facto* możliwość jego unieruchomienia podczas pracy na podobnej zasadzie jak we wcześniej przytoczonym przykładzie. Wręcz przeciwnie, mobilność wózka widłowego w czasie przenoszenia towarów (np. między regałami w magazynie lub podczas czynności załadunkowych i rozładunkowych środków transportu) stanowi również istotny element związany z realizacją funkcji, jaką pełni taki wózek widłowy w trakcie wykorzystywania zgodnie z jego przeznaczeniem. W przypadku hipotetycznej sytuacji, w której wózek widłowy wyrządzi komuś szkodę podczas przenoszenia towaru na widłach między dwiema częściami magazynu, można wówczas rozważać, czy pełnił wyłącznie funkcję specjalną (przenosząc towar), czy jednak również w jakimś stopniu także funkcję środka transportu (poza towarem przemieszczeniu ulega bowiem również sam operator wózka widłowego).

Jak wskazano powyżej, nie tylko rozdział funkcji środka transportu i „innej” funkcji może budzić wątpliwości, ale również rozróżnienie, w jakim przypadku można mówić rzeczywiście o innej funkcji niż funkcja środka transportu. Po pierwsze, ustawa nie określa, czy funkcja „środka transportu” miałaby dotyczyć tylko przewozu osób (co wydaje się *prima facie* elementem wykorzystywania pojazdu jako środka transportu), czy też również na przykład towaru oraz czynności z tym związanych. Bazując na wykładni literalnej, stwierdzić można, że ponieważ ustawa nie zawęża pojęcia funkcji środka transportu wyłącznie do przewozu osób, to również przewóz towarów można uznać za realizację funkcji środka transportu, podpadającego pod zastosowanie ubezpieczenia OC p.p.m. To korespondowałoby z postanowieniami art. 34 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych

38. <https://www.udt.gov.pl/co-i-kiedy-podlega-dozorowi/urządzenia-transportu-bliskiego/żuraw-samojezdny/żuraw-samojezdny-nazwa-definicja-i-podleganie> [dostęp: 24.09.2025].

39. Por. m.in.: Pismo z dnia 20.01.2023 r., wydane przez: Dyrektor Krajowej Informacji Skarbowej, 0111-KDIB3-3.4012.578.2022.1.MAZ, VAT od nabycia za granicą żurawia samojezdnego, <http://sip.mf.gov.pl> [dostęp: 24.09.2025].

(obowiązującego również przed nowelizacją), zgodnie z którym jako szkody związane z ruchem pojazdu traktuje się również szkody powstałe podczas i w związku z bezpośrednim załadowywaniem i rozładowywaniem pojazdu mechanicznego, rozszerzającym w tym zakresie granice pojęcia ruchu pojazdu mechanicznego⁴⁰. Artykuł 34 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych ujmując ruch pojazdu mechanicznego szerzej niż art. 436 k.c., przy czym ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych wskazuje na odpowiedzialność za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu, art. 436 k.c. – za szkody wywołane przez ten ruch⁴¹.

Niemniej jednak w praktyce to również nie pozwala na rozwianie wszystkich wątpliwości. Jako przykład można wskazać pojazdy ciężarowe z żurawiem przeładunkowym (tzw. HDS-em, tj. hydraulicznym dźwigiem samochodowym – inaczej żuraw przenośny [przeładunkowy]⁴²). Podstawowym celem, do którego pojazd taki jest wykorzystywany, pozostaje przewóz ładunku, natomiast zamontowany na nim żuraw służy do załadunku lub rozładunku towaru z powierzchni ładunkowej tego pojazdu⁴³. Podobnie jak w przypadku wspomnianego wyżej żurawia samojezdnego również tutaj wykorzystywane są specjalne podpory do ustabilizowania pojazdu podczas pracy HDS-u. Różnica między dźwigiem samojezdnym a pojazdem ciężarowym z HDS-em jest jednak taka, że dźwig nie przenosi towaru, który sam przewozi, tak jak to wygląda w przypadku pojazdu ciężarowego z zamontowanym HDS-em, pełniącym niejako funkcję służebną wobec wykorzystywania pojazdu ciężarowego jako środka dla transportu towarów. Biorąc powyższe pod uwagę, można zatem powziąć rzeczywiste wątpliwości, czy w przypadku wyrządzenia szkody ramieniem HDS-u zamontowanym na pojeździe ciężarowym, podczas rozładunku tego towaru, szkodę taką klasyfikować jako szkodę wyrządzoną w związku z ruchem takiego pojazdu, czy też jako powstałą podczas wykonywania funkcji specjalnej. Z jednej bowiem strony, można opierać argumentację na art. 34 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, z drugiej zaś – mechanizm działania HDS-u przypomina pracę pojazdu specjalnego w postaci wspomnianego żurawia samojezdnego.

Tego typu wątpliwości można w praktyce mnożyć. Należy jednak przyznać, że nie powstały one wyłącznie z uwagi na wejście w życie nowelizacji ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. We wcześniejszej części artykułu wskazano wszak na funkcjonowanie dwóch równoległych linii orzeczniczych i w praktyce likwidacyjnej zakładów ubezpieczeń działających w Polsce można było zaobserwować również przykłady spraw, w których ubezpieczyciele powoływali się na linię orzeczniczą wywodzącą się z orzecznictwa TSUE⁴⁴. Niemniej jednak wejście w życie analizowanej nowelizacji ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych dodatkowo wątpliwości te usankcjonowało,

40. J. Nawracała, D. Maśniak, *Komentarz do niektórych przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych*, [w:] *Kontrakty na rynku ubezpieczeń. Komentarz do przepisów i warunków ubezpieczenia*, [red.] D. Fuchs, K. Malinowska, D. Maśniak, Wolters Kluwer, Warszawa 2020, art. 34, LEX.

41. G. Bieniek, *Odpowiedzialność E* Rozdział I, Podrozdział 4, pkt 1; K. Kondak, *Pojęcie ruchu pojazdu jako przesłanki odpowiedzialności posiadacza mechanicznego środka komunikacji*, „Monitor Prawniczy” 2022, nr 11, s. 588.

42. <https://www.udt.gov.pl/co-i-kiedy-podlega-dozorowi/urzedzenia-transportu-bliskiego/zuraw-przenosny/zuraw-przenosny-przeladunkowy-nazwa-definicja-i-podleganie> [dostęp: 24.09.2025].

43. *Ibidem*.

44. Por. m.in.: wyrok SN z dnia 18 września 2019 r., sygn. IV CSK 292/18, LEX nr 2740936; wyrok SA w Białymstoku z dnia 14 marca 2018 r. sygn. I ACa 918/17, LEX nr 2519534; wyrok SA w Warszawie z dnia 26 września 2018 r., sygn. VI ACa 384/17, LEX nr 2668754.

nadając rangę ustawową rozróżnieniu sytuacji szkody w zależności od funkcji pojazdu, jaką pełnił w trakcie zdarzenia.

Ryzyko związane z takim definiowaniem pojęcia ruchu pojazdu jak w art. 2 ust. 1 pkt 12b ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych skutkować może poważnymi trudnościami praktycznymi w likwidacji szkód z ubezpieczenia OC p.p.m. Pozostawia bowiem duże pole interpretacyjne pod kątem ustalania, jaką funkcję pojazd pełnił w momencie zdarzenia. W związku z występowaniem w praktyce wątpliwości interpretacyjnych co do rozgraniczenia stosowania ubezpieczenia OC p.p.m. oraz ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z tytułu działalności prowadzonej przez przedsiębiorcę będącego właścicielem pojazdu specjalnego nawet w poprzednim stanie prawnym postulatem praktyki ubezpieczeniowej było w szczególności lokowanie obydwu tych rodzajów ubezpieczeń u jednego ubezpieczyciela. Nawet bowiem na gruncie „starego” stanu prawnego (w szczególności w następstwie opisywanej wcześniej linii orzeczniczej TSUE) możliwa była sytuacja, w której ubezpieczyciel OC p.p.m. interpretował okoliczności zdarzenia jako konsekwencję realizacji funkcji specjalnej, podczas gdy ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej powoływał się na linię orzeczniczą SN abstrahującą od funkcji pojazdu. Powodem takiego stanu rzeczy jest to, że w przypadku dobrowolnych ubezpieczeń OC działalności przedsiębiorcy standardem rynkowym jest wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkody objęte zakresem ubezpieczeń obowiązkowych⁴⁵.

Rozwiązaniem zapobiegawczym był zatem (i jest nadal) postulat lokowania obydwu rodzajów ubezpieczeń u tego samego ubezpieczyciela⁴⁶. Niemniej jednak jego realizacja nie zawsze jest możliwa w praktyce. Po wejściu w życie analizowanej nowelizacji problem ten nie tylko nie został zlikwidowany, ale dodatkowo uległ nasileniu.

Pozostała część warstwy definicyjnej pojęcia ruchu pojazdu nie wprowadza już równie rewolucyjnych zmian. Orzecznictwo szeroko bowiem podchodziło do kwestii zakresu ruchu pojazdu, nie ograniczając go wyłącznie do fizycznego ruchu pojazdu (jak wskazano już powyżej, często wiązano pozostawanie w ruchu już z samym uruchomieniem silnika pojazdu i stwarzaniem przez pojazd niebezpieczeństwem⁴⁷). Co prawda duża część orzeczeń akcentowała dodatkowy czynnik

45. Por. m.in. § 6 ust. 1 pkt 1 Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia OC o symbolu C7651 TUiR Warta S.A., https://www.warta.pl/documents/oferta_dla_firmy/Warta_OWU_OC_dla_produkto%253Bw_korporacyjnych_C7651.pdf [dostęp: 25.11.2025]; § 3 ust. 1 OGÓLNE WARUNKI UBEZPIECZENIA ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ OGÓLNEJ ustalone uchwałą nr UZ/31/2025 z dnia 11 marca 2025 r. Zarządu Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Spółki Akcyjnej, <https://www.pzu.pl/filesserver/item/1558937> [dostęp: 25.11.2025]; § 8 ust. 1 pkt 3 Ogólnych Warunków Ubezpieczenia Odpowiedzialności Cywilnej z Tytułu Prowadzenia Działalności z dnia 1 kwietnia 2025 roku [kod AB-OCD-01/25] STU ERGO Hestia S.A., https://cdn.bsbox.pl/files/hestia/NWM7MDA/e2c7cd6ba1fefce0080041a134125815_documents.pdf [dostęp: 25.11.2025]; § 3 ust. 5 Ogólnych warunków ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zatwierdzonych uchwałą nr 02/23/01/2018 Zarządu InterRisk Towarzystwo Ubezpieczeń Spółka Akcyjna Vienna Insurance Group z dnia 23 stycznia 2018 roku, <https://interrisk.pl/wp-content/uploads/2021/05/OWU-OC-Dzialalnosci.pdf> [dostęp: 25.11.2025]; § 4 ust. 1 pkt 3 Ogólnych warunków ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej [II/2023] CHUBB, https://www.chubb.com/content/dam/chubb-sites/chubb-com/pl-pl/products/liability-insurance/documents/pdf/owu_oc_ii_2023-pl_15-09-2023_z-aneksem.pdf [dostęp: 25.11.2025].

46. P. Ciok, *Zastosowanie ubezpieczenia OC komunikacyjnego oraz ubezpieczenia OC działalności a pojęcie ruchu pojazdów specjalistycznych*, „Miesięcznik Ubezpieczeniowy” 2023, t. 20, nr 4, s. 44–45.

47. Por. m.in. wyrok SN z dnia 4 września 2020 r., sygn. II CSK 749/18, LEX nr 3093402.

ryzyka związany z pozostawianiem przez pojazd na drodze publicznej⁴⁸, niemniej jednak nie oznaczało to zawężenia możliwości pozostawiania przez pojazd w ruchu w rozumieniu art. 34 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, w związku z art. 436 Kodeksu cywilnego wyłącznie do pozostawiania przez pojazd na drodze. Pod tym kątem zatem nowo wprowadzona definicja pojęcia ruchu pojazdu w pewnym stopniu kontynuuje dotychczas wypracowany nurt orzecznictwa Sądu Najwyższego oraz sądów niższej instancji.

4. Zakres obowiązku ubezpieczenia OC p.p.m. w kontekście zmiany definicji wprowadzenia pojazdu do ruchu

4.1. Definicja wprowadzenia pojazdu do ruchu po nowelizacji ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych

W przeciwieństwie do definicji ruchu pojazdu definicja wprowadzenia pojazdu do ruchu była już wcześniej sprecyzowana w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych. W obecnej, znowelizowanej wersji definicja ta wskazuje, że wprowadzenie pojazdu do ruchu następuje z każdym użyciem pojazdu mechanicznego zgodnie z jego funkcją jako środka transportu, niezależnie od jego cech i terenu, na którym jest używany, oraz niezależnie od tego, czy jest on nieruchomy, czy też znajduje się w ruchu [art. 2 ust. 1 pkt 14a ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych]. Ustawodawca, modyfikując definicję wprowadzenia pojazdu do ruchu, skoordynował jej treść z nową definicją ruchu pojazdu. W porównaniu do poprzedniego stanu prawnego największą różnicą jest to, że obecna wersja definicji momentu wprowadzenia pojazdu do ruchu „odrywa” moment ten od miejsca ruchu pojazdu, który to czynnik miał wcześniej charakter decydujący. W obecnym stanie prawnym wprowadzenie pojazdu do ruchu (nawet jeśli pojazd ów byłby nieruchomy) może nastąpić *de facto* gdziekolwiek – nie tylko na jakiegokolwiek drodze, ale również na prywatnej posesji, terenie magazynu *etc.* Czynnikiem, z którym obecna wersja definicji wiąże moment wprowadzenia pojazdu do ruchu, jest w zasadzie jedynie wykorzystanie pojazdu w sposób pozwalający na uznanie, że wykorzystano go jako środek transportu i to nawet podczas jego postoju.

Modyfikacja tej definicji nie wiązała się jednak z nowelizacją przepisów regulujących istnienie obowiązku ubezpieczenia, które określają ostateczny termin zawarcia umowy ubezpieczenia w danym wypadku⁴⁹. Zgodnie zatem z art. 29 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych momenty, w których powstaje obowiązek ubezpieczenia pojazdu, to w szczególności:

- dzień rejestracji pojazdu,
- wprowadzenie pojazdu do ruchu,
- inne, w zależności od sytuacji szczególnej.

W uproszczeniu jednak można przyjąć, że w praktyce najczęściej powstanie obowiązku ubezpieczenia następuje z dniem rejestracji pojazdu lub z wprowadzeniem pojazdu do ruchu. Wprowadzenie pojazdu do ruchu natomiast jest momentem decydującym w szczególności w przypadku, gdyby

48. I. Długoszewska-Kruk, *Art. 436 KC red. Załucki 2024*, wyd. 4/Iwona Długoszewska-Kruk, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, wyd. 4, [red.] M. Załucki, CH Beck, Warszawa 2024, p. 4–7.

49. D. Maśniak, *Komentarz do ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych*, [w:] *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Tom I. Komentarz*, [red.] M. Serwach, Wolters Kluwer, Warszawa 2010, art. 29, LEX.

nastąpiło przed zarejestrowaniem pojazdu, jak również w przypadku pojazdów niepodlegających rejestracji. Wśród nich mogą występować różnego rodzaju pojazdy przystosowane do realizowania specjalistycznych funkcji. Jak już wskazano, mogą to być bardzo różne kategorie pojazdów, od wózków widłowych, po wspomniane już żurawie czy maszyny budowlane, takie jak np. koparki⁵⁰.

W kontekście tego rodzaju pojazdów podkreślić trzeba dwie podstawowe konsekwencje wprowadzonej nowelizacji. Pierwsza została już zasygnalizowana i wiąże się z niezależnieniem od wyprowadzenia pojazdu na drogę i tym samym umożliwieniem wprowadzenia pojazdu do ruchu właściwie gdziekolwiek. Druga natomiast wiąże się ze znaczącym rozszerzeniem zakresu obowiązku ubezpieczenia w porównaniu do poprzedniego stanu prawnego. Rozszerzenie obowiązku ubezpieczenia można podzielić na aspekt czasowy i rzeczowy.

W aspekcie czasowym bowiem, jeśli pojazd może zostać wprowadzony do ruchu gdziekolwiek, może to *de facto* nastąpić w każdej chwili jego użytkowania. Decydujące tutaj pozostaje to, czy pojazd został wykorzystany jako środek transportu (a więc nie wyłącznie zgodnie ze swoją funkcją specjalną). Ma to szczególne znaczenie m.in. w przypadku pojazdów wolnobieżnych⁵¹. Mając na uwadze wcześniejsze rozważania na temat problemów z identyfikacją i rozróżnieniem w praktyce funkcji specjalnej i funkcji środka transportu (oraz faktem, że pojazd może być „w ruchu”, nawet jeśli pozostaje nieruchomy), należy uznać, że posiadacz pojazdu tak naprawdę w żadnym momencie użytkowania pojazdu specjalnego nie może mieć pewności, że nie wystąpił w jego przypadku obowiązek ubezpieczenia. Tym bardziej że – zgodnie z konstrukcją przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych – wystarczy nawet jednokrotne wprowadzenie pojazdu do ruchu, aby obowiązek ubezpieczenia istniał co do zasady, nawet gdyby nastąpiło to niezgodnie z przepisami⁵². Stąd znacznie większe znaczenie niż wcześniej przybrała kwestia identyfikacji, jakie maszyny lub urządzenia można w ogóle traktować jako pojazdy, których może dotyczyć obowiązek ubezpieczenia. Tego rodzaju wątpliwości nie występowały wcześniej z tej prostej przyczyny, że jeśli jakaś maszyna była wykorzystywana w sposób wiążący się z jazdą po drodze, nawet drodze wewnętrznej, to czynnik miejsca był przesądzający dla istnienia obowiązku ubezpieczenia. Obecnie zaś czynnik miejsca przestał być przesądzający, wobec tego, że pojazd może zostać wprowadzony do ruchu gdziekolwiek, również poza drogą. Stąd należy *de facto* prowadzić hipotetyczne rozważania co do tego jaka maszyna jest, albo nie jest pojazdem, skoro pojazd, poruszając się (czy nawet stojąc!) gdziekolwiek, jest traktowany jako wprowadzony do ruchu.

4.2. Znaczenie definicji pojazdu mechanicznego w kontekście nowej definicji wprowadzenia pojazdu do ruchu

W efekcie powyższego praktyka ubezpieczeniowa stanęła przed wyzwaniem oceny, jakiego rodzaju maszyny lub urządzenia mogą być traktowane jako pojazdy mechaniczne w rozumieniu ubezpieczenia OC p.p.m. W konsekwencji od listopada 2024 roku prowadzone są ożywione dyskusje

50. M. Burtowy, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2023, art. 2, LEX.

51. M. Chłopik, *Zmiany w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych*, BLOG PIU, <https://piu.org.pl/blogpiu/zmiany-w-ustawie-o-ubezpieczeniach-obowiazkowych/> [dostęp: 25.11.2025].

52. K. Niezgoda, Art. 23 *UbezpObowU Miaskowski/Niezgoda/Skawiński 2012, wyd. 1/Krzysztof Niezgoda*, [w:] *Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Komentarz*, [red.] J. Miaskowski, K. Niezgoda, P. Skawiński, CH Beck, Warszawa 2012, Legalis.

co do ewentualnego obowiązku ubezpieczenia różnego rodzaju maszyn i urządzeń nigdy niewyprowadzanych na jakąkolwiek drogę, w przypadku których dotychczas standardowo nie zawierano umów ubezpieczenia OC p.p.m.⁵³

Dyskusje podobnego rodzaju dotyczą takich urządzeń, jak m.in. właśnie wózki widłowe z miejscem dla operatora czy tzw. wózki paletowe (w przypadku których operator stoi obok urządzenia w czasie jego pracy), różnego rodzaju urządzenia samobieżne (np. kafary budowlane), maszyny do czyszczenia lodu, maszyny czyszczące w budynkach wielkopowierzchniowych i wiele innych – od urządzeń wspomagających osoby z niepełnosprawnością, przez suwnice, aż po roboty czyszczące⁵⁴.

Pojazd mechaniczny jest definiowany w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych jako (art. 2 ust. 1 pkt 10) m.in. pojazd samochodowy, ciągnik rolniczy czy motorower, a także jako pojazd wolnobieżny (za wyjątkiem pojazdów rolniczych).

W definiowaniu pojazdów mechanicznych ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych odsyła do regulacji zawartej w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z art. 2 punkty 33–34 Prawa o ruchu drogowym definiuje się pojazdy samochodowe jako pojazdy silnikowe o konstrukcji umożliwiającej jazdę z prędkością powyżej 25 km/h, a pojazd wolnobieżny – jako pojazd silnikowy, którego konstrukcja ogranicza prędkość właśnie do 25 km/h.

Należy wziąć również pod uwagę ustalenie, jaki pojazd może być uznawany za pojazd silnikowy oraz za pojazd w ogóle. Zgodnie z art. 2 punkty 31–21 Prawa o ruchu drogowym pojazdem silnikowym będzie pojazd wyposażony w silnik, z wyjątkiem: motoroweru, pojazdu szynowego, roweru, wózka rowerowego, hulajnogi elektrycznej, urządzenia transportu osobistego i wózka inwalidzkiego. Pojazdem natomiast – środek transportu, który jest przeznaczony do poruszania się po drodze, bądź maszyna, która jest do tego przystosowana.

W kontekście powyższych regulacji przy ustalaniu, czy dana maszyna / dane urządzenie w ogóle może kwalifikować się pod obowiązek ubezpieczenia, należy przeprowadzić analizę, czy maszyna / urządzenie może być uznane za pojazd, a jeśli tak – czy może być uznane za pojazd silnikowy, a następnie – za pojazd mechaniczny.

53. Emanacją takich dyskusji było m.in. zorganizowanie przez Rzecznika Finansowego dr. Michała Ziemiaka przywołanej już wcześniej konferencji w dniu 27 marca 2025 r., pt. *Ruch pojazdów po nowemu*. W konferencji brali udział zarówno przedstawiciele nauki, jak i praktyki prawa i rynku ubezpieczeniowego, a część wystąpień była poświęcona właśnie zagadnieniom dotyczącym pojazdów lub maszyn, co do których istnieje obecnie obowiązek ubezpieczenia po nowelizacji ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Rozszerzenie zakresu obowiązku ubezpieczenia OC było również komentowane wśród przedstawicieli zarówno rynku ubezpieczeniowego, jak również rynku pojazdów wolnobieżnych, por. m.in.: M. Chłopik, *Zmiany w ustawie ...*; E. Kłopotek, *Zmiany w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych – co warto wiedzieć?*, <https://ubezpieczeniadlainszynierow.pl/blog/oc-wykonawcy/zmiany-w-ustawie-o-ubezpieczeniach-obowiazkowych-co-warto-wiedziec/> [dostęp: 25.11.2025]; OC wózków widłowych. *Od teraz jest obowiązkowe*, <https://omv.com.pl/wozki/oc-wozka-widlowego-czy-jest-obowiazkowe/> [dostęp: 25.11.2025]. Ponadto autor artykułu jest również praktykiem na rynku ubezpieczeniowym i, wskazując na toczące się dyskusje, odwołuje się także do swoich własnych doświadczeń w tym obszarze. Wątpliwości leżące u ich podstaw były punktem wyjścia dla formułowania szczegółowych stanowisk m.in. ubezpieczycieli co do niektórych urządzeń –, por. https://cdn.bsbox.pl/files/hestia_elearning/MzU7MDA/documents/ubezpieczenie_pojazdow_wolnobieznych_w_swietle_nowelizacji_ustawy_z_dnia_22_maja_2003.pdf [dostęp: 26.09.2025].

54. *Ibidem*.

Na marginesie warto mieć na względzie niektóre dodatkowe niuanse. Przykładowo motorowery, mimo że wyłączone z zakresu pojęcia pojazdu silnikowego, również objęte są z zasady obowiązkiem ubezpieczenia. W świetle bowiem art. 2 pkt 32 Prawa o ruchu drogowym motorower nie jest ustawowo traktowany jako pojazd silnikowy (choć zgodnie z art. 2 pkt 46 tej samej ustawy motorower to pojazd z silnikiem spalinowym lub elektrycznym)⁵⁵. Mimo to jest traktowany jako pojazd mechaniczny w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 10 lit a) ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Pomocnicze odwołanie się do regulacji i orzecznictwa unijnego również nie wyłącza wątpliwości. Między innymi w kontekście orzeczenia TSUE w sprawie *Rodrigues De Andrade* jako wyznacznik wskazywano definicję pojazdu z art. 1 Dyrektywy nr 72/166/EWG⁵⁶, zgodnie z którą *pojazd* oznaczał każdy pojazd silnikowy przeznaczony do podróżowania lądem lub napędzany siłą mechaniczną, który nie porusza się po szynach, jak również każdą przyczepę⁵⁷.

Wobec tego, dla maszyn o niejednoznacznym statusie kluczowe są regulacje prawne pozwalające ocenić, kiedy można je uznać w ogóle za pojazdy (a następnie za pojazdy silnikowe i mechaniczne). Punktem wyjścia dla ustalenia statusu danej maszyny jest w tym wypadku definicja pojazdu zacytowana powyżej, wskazująca, że pojazdem może być środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze lub przynajmniej do tego przystosowany. W przypadku pojazdów przeznaczonych do poruszania się po drodze trudno o wątpliwości co do obowiązku ubezpieczenia, wobec czego powstaje pytanie, jakie urządzenie można uznać za pojazd przystosowany do poruszania się po drodze.

Pod tym kątem wydaje się zasadne podejmowanie analizy co do kolejnych maszyn z punktu widzenia dostosowania do wymogów nakładanych przez Prawo o ruchu drogowym na pojazdy uczestniczące w ruchu (w szczególności art. 71 ust. 3 w zw. z art. 66 Prawa o ruchu drogowym)⁵⁸. W obecnym stanie prawnym zatem w przypadku maszyn, wobec których występować może wątpliwość co do istnienia obowiązku ubezpieczenia OC p.p.m., każdorazową koniecznością może stać się podejmowanie próby oceny, czy spełnia ona prawne warunki uznania za pojazd mogący uczestniczyć w ruchu. Z punktu widzenia tych uwarunkowań najważniejszymi wyznacznikami tego, czy dane urządzenie można potraktować za pojazd, wydają się:

- odpowiednio wyposażone miejsce dla kierowcy / operatora, pozwalające na swobodne kierowanie;
- wyposażenie w elementy decydujące o bezpieczeństwie przemieszczania się maszyny, zarówno z punktu widzenia jej kierowcy, jak i innych osób uczestniczących w ruchu (np. niezbędne oświetlenie);

55. R.A. Stefański, *Prawo*..., art. 2, LEX.

56. 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 (Dz. U. UE. L. 1972, nr 103, s. 1 z późn. zm.).

57. M. Sieradzka, *Szkoda związana z ruchem pojazdu jako przesłanka odpowiedzialności z tytułu ubezpieczenia komunikacyjnego. Glosa do wyroku TS z dnia 28 listopada 2017 r., C-514/16*, LEX/el. 2018.

58. Podobne stanowisko wyrażone zostało podczas wspomianej już konferencji *Ruch pojazdów po nowemu*, w wystąpieniu: *Praktyczne zagadnienia związane z ubezpieczeniami odpowiedzialności cywilnej z tytułu posiadania i użytkowania mechanicznych pojazdów wielofunkcyjnych* (R. Mańkowski, Polska Izba Ubezpieczeń).

- brak negatywnego oddziaływania na otoczenie, takie jak skutkujące niszczeniem nawierzchni, wydzielaniem nadmiernych hałasów lub zanieczyszczeń.

W kontekście powyższego praktyka ubezpieczeniowa pozwoliła na dokonanie selekcji niektórych urządzeń, w przypadku których raczej nie zakłada się istnienia obowiązku ubezpieczenia, takich jak (już wspomnianych) tzw. ręcznych wózków paletowych bez miejsca dla operatora⁵⁹. Niemniej jednak kwestia ta pozostaje nadal bardzo ocenna i w praktyce uczestnicy rynku ubezpieczeniowego wciąż borykają się z wieloma wątpliwościami co do zakresu obowiązku ubezpieczenia OC p.p.m., mimo upływu czasu od wejścia nowelizacji w życie.

Podsumowanie

Podstawowe wnioski, jakie nasuwają się po dotychczasowym okresie obowiązywania nowych regulacji w zakresie OC p.p.m., wskazują, że zmiany te wprowadziły sporą dozę niepewności w kwestii ich stosowania oraz brak pewności w określeniu zakresu obowiązku ubezpieczenia OC p.p.m. W kontekście pojęcia ruchu pojazdu i zakresu ochrony ubezpieczeniowej jeszcze przed wejściem w życie nowelizacji występowały w praktyce likwidacyjnej symptomy pewnej dozy niepewności, wynikającej z rozdzwisku między orzecznictwem TSUE i polskiego sądownictwa. Niemniej jednak stanowczość stanowiska Sądu Najwyższego (mimo początkowych rozbieżności) pozwalała na niwelowanie wątpliwości. Stanowiło to istotny argument pozwalający na bardziej klarowne ustalenie, kiedy OC p.p.m. faktycznie powinno znajdować zastosowanie. W obecnym zaś stanie prawnym ustawowo została usankcjonowana niepewność i niejednoznaczność zastosowania ubezpieczenia OC p.p.m., w szczególności w obszarze pojazdów mogących pełnić inne zadania niż rola komunikacyjna. Obserwacja praktyki likwidacyjnej tym zakresie nie trwa jeszcze zbyt długo, ale już pozwala na stwierdzenie, że w miejsce tak pożądanej pewności obrotu prawnego wprowadza raczej niepewność. Jest to tym bardziej istotne wobec faktu, że nowelizacja ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych nie ma bezpośredniego przełożenia na zakres odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego w świetle art. 436 Kodeksu cywilnego, co akcentował również Rzecznik Finansowy w toku postępowania legislacyjnego⁶⁰. W zakresie zaś obowiązywania art. 436 k.c., z uwagi na opisywany już czynnik ochrony poszkodowanych, nadal aktualne pozostają postulaty co do braku dywersyfikacji sytuacji poszkodowanego zależnie od funkcji, jaką pojazd pełnił w chwili zdarzenia⁶¹.

Osobną, jeszcze bardziej złożoną kwestią są sygnalizowane powyżej wątpliwości co do rzeczywistego zakresu obowiązku ubezpieczenia OC komunikacyjnego w kontekście rodzajów pojazdów, które nie podlegają rejestracji, a których posiadanie może skutkować istnieniem obowiązku ubezpieczenia. Dotychczas obowiązująca regulacja również mogła, co prawda, wzbudzać pewne

59. Por. między innymi: https://cdn.bsbox.pl/files/hestia_elearning/MzU7MDA/documents/ubezpieczenie_pojazdow_wolnobieżnych_w_swietle_nowelizacji_ustawy_z_dnia_22_maja_2003.pdf [dostęp: 26.09.2025].

60. Uzasadnienie do projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej nr UC17, [https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/Projekty/10-020-177-2024/\\$file/10-020-177-2024.pdf](https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/Projekty/10-020-177-2024/$file/10-020-177-2024.pdf), s. 15–16, [dostęp: 22.09.2025].

61. L. Jantowski, *Kodeks ...*, LEX, art. 436.

wątpliwości, niemniej jej stosowanie było oparte o ugruntowaną już i dość jednoznaczną (w porównaniu do obecnej) praktykę.

Należy wszelako mieć na względzie jedną z podstawowych przesłanek wprowadzenia nowych regulacji (leżących również u podstaw unormowań unijnych), którą jest zwiększenie poziomu ochrony poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych, wynikające ze wspomnianej wcześniej okoliczności dotyczącej wzmożonego czynnika niebezpieczeństwa powodowanego przez pojazdy pozostające w ruchu, jak również z wymogów nakładanych przez prawo unijne m.in. w zakresie nacisku na ochronę poszkodowanych⁶². W przypadku rozszerzenia zakresu obowiązku ubezpieczenia przez zmianę definicji wprowadzenia pojazdu do ruchu można mimo wszystko stwierdzić, że choć regulację tę trudno uznać za doskonałą, to w pewnym stopniu spełnia ona taką funkcję. W chwili obecnej bowiem znacząco zwiększyło się zainteresowanie zawieraniem ubezpieczenia OC p.p.m. dla różnego rodzaju pojazdów czy maszyn, w przypadku których wcześniej w ogóle nie przewidywano takiej ewentualności. Sztandarowym przykładem jest chociażby znacznie powszechniejsze zawieranie ubezpieczenia OC p.p.m. dla wózków widłowych, nawet jeśli poruszają się wyłącznie w zamkniętych halach wielkopowierzchniowych i nie wyjeżdżają na drogę jakiegokolwiek rodzaju.

Trudno jednak uznać, aby o spełnieniu tej funkcji można było mówić w przypadku wprowadzonej definicji ruchu pojazdu i konsekwencji związanych z zakresem ochrony w ubezpieczeniu OC p.p.m. W porównaniu bowiem do poprzedniego stanu prawnego i przytaczanego powyżej orzecznictwa SN wydaje się wręcz, że zakres ten uległ zawężeniu, skoro przed nowelizacją można było zakładać istnienie ochrony ubezpieczeniowej niezależnie od funkcji, jaką pojazd pełnił w chwili zdarzenia.

Autor artykułu podziela w tej kwestii postulaty podnoszone w toku procesu legislacyjnego⁶³ wskazujące, że standard przewidziany przez ustawodawstwo unijne ma charakter minimalny i nie stoi na przeszkodzie dla wprowadzenia szerszej definicji ruchu pojazdu, niezależnej od funkcji, jaką pełnił w chwili zdarzenia, co byłoby właściwszym rozwiązaniem. Pozwoliłoby to na zastosowanie OC komunikacyjnego niezależnie od funkcji pełnionej przez dany pojazd sprawcy w momencie zdarzenia.

Natomiast nowa definicja wprowadzenia pojazdu do ruchu, choć wzbudza podobne wątpliwości praktyczne, to jest do pewnego stopnia zgodna z intencją co do zapewnienia szerszego zakresu oddziaływania ubezpieczenia OC komunikacyjnego. Rzeczywiście bowiem widoczny jest trend częstszego zawierania tego rodzaju ubezpieczenia w przypadku pojazdów, co do których wcześniej nie było to praktykowane. Dla ukrócenia wątpliwości należałoby zatem (w przypadku, gdyby doszło do zmiany definicji ruchu pojazdu zgodnie z postulatem zawartym we wcześniejszym akapicie) usunąć z definicji wprowadzenia pojazdu do ruchu wzmiankę o funkcji pojazdu albo (jeśli definicja ruchu pojazdu nie ulegnie zmianie) doprecyzować kryteria określające, które maszyny podlegają obowiązkowi ubezpieczenia, a które nie. Pozwoliłoby to na ograniczenie problemów co do ustalenia zakresu obowiązku ubezpieczenia w przypadku części maszyn.

62. E. Jędrzejewska, 1.1. *Przesłanki odpowiedzialności*..., LEX., J. Oleszczak, *Pojęcie*..., s. 69; B. Kucharski, *Odpowiedzialność*..., s. 174–181, LEX.

63. Por. Uzasadnienie do projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej nr UC17, [https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/Projekty/10-020-177-2024/\\$file/10-020-177-2024.pdf](https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/Projekty/10-020-177-2024/$file/10-020-177-2024.pdf), s. 15–16, [dostęp: 22.09.2025].

Wykaz źródeł

- Bieniek G., *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Wolters Kluwer, Warszawa 2007.
- Burtowy M., *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2023, art. 2, LEX.
- Chłopak M., *Zmiany w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych*, BLOG PIU, <https://piu.org.pl/blogpiu/zmiany-w-ustawie-o-ubezpieczeniach-obowiazkowych/> [dostęp: 25.11.2025].
- Ciok P., *Redefinicja pojęcia ruchu pojazdu na tle orzeczenia TSUE z dnia 28 listopada 2017 r., sygn. akt C 514/16, w kontekście relacji pomiędzy ubezpieczeniem OC posiadacza pojazdu mechanicznego i OC z tytułu prowadzonej działalności*, „Prawo i Więź” 2018, rok VII, nr 3 {25}.
- Ciok P., *Zastosowanie ubezpieczenia OC komunikacyjnego oraz ubezpieczenia OC działalności a pojęcie ruchu pojazdów specjalistycznych*, „Miesięcznik Ubezpieczeniowy” 2023, t. 20, nr 4. https://cdn.bsbox.pl/files/hestia/NWM7MDA_e2c7cd6ba1fefce0080041a134125815_documents.pdf [dostęp: 25.11.2025].
- https://cdn.bsbox.pl/files/hestia_elearning/MzU7MDA_documents/ubezpieczenie_pojazdow_wolnobieznych_w_swietle_nowelizacji_ustawy_z_dnia_22_maja_2003.pdf [dostęp: 26.09.2025].
- <https://interrisk.pl/wp-content/uploads/2021/05/OWU-OC-Dzialalnosci.pdf> [dostęp: 25.11.2025].
- https://www.chubb.com/content/dam/chubb-sites/chubb-com/pl-pl/products/liability-insurance/documents/pdf/owu_oc_ji_2023-pl_15-09-2023_z-aneksem.pdf [dostęp: 25.11.2025].
- https://www.pzu.pl/_files/1558937 [dostęp: 25.11.2025].
- <https://www.udt.gov.pl/co-i-kiedy-podlega-dozorowi/urządzenia-transportu-bliskiego/zuraw-samojezdny/zuraw-samojezdny-nazwa-definicja-i-podleganie> [dostęp: 24.09.2025].
- <https://www.udt.gov.pl/co-i-kiedy-podlega-dozorowi/urządzenia-transportu-bliskiego/zuraw-przenosny/zuraw-przenosny-przeladunkowy-nazwa-definicja-i-podleganie> [dostęp: 24.09.2025].
- https://www.warta.pl/documents/oferta_dla_firmy/Warta_OWU_OC_dla_produktyw_korporacyjnych_C7651.pdf [dostęp: 25.11.2025].
- Jędrzejewska E., *Odszkodowanie za szkody z OC posiadacza pojazdu w związku z wypadkiem drogowym. Postępowanie. Wzory*, Wolters Kluwer, Warszawa 2022, LEX.
- Kłopotek E., *Zmiany w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych – co warto wiedzieć?*, <https://ubezpieczeniainzynierow.pl/blog/oc-wykonawcy/zmiany-w-ustawie-o-ubezpieczeniach-obowiazkowych-co-warto-wiedziec/> [dostęp: 25.11.2025].
- Kodeks cywilny. Komentarz aktualizowany*, Balwicka-Szczyrba M., Sylwestrzak A. [red.], Wolters Kluwer, LEX/el. 2025.
- Kodeks cywilny. Komentarz*, Osajda K. [red.], CH Beck, Warszawa 2024.
- Kondak K., *Pojęcie ruchu pojazdu jako przesłanki odpowiedzialności posiadacza mechanicznego środka komunikacji*, „Monitor Prawniczy” 2022, nr 11.
- Krajewski M., *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej według Kodeksu cywilnego*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011, LEX.
- Kucharski B., *Odpowiedzialność z ubezpieczenia OC za szkody wywołane ruchem tzw. pojazdów specjalnych. Głos do wyroku SN z dnia 4 września 2020 r., II CSK 749/18*, „Przegląd Sądowy” 2021, nr 7–8, LEX.
- Ludwichowska K., *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, TNOiK, Toruń 2008.

- Miaskowski J., Niezgoda K., Skawiński P., *Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Komentarz*, CH Beck, Warszawa 2012, Legalis.
- Nawracała J., Maśniak D., *Kontrakty na rynku ubezpieczeń. Komentarz do przepisów i warunków ubezpieczenia*, Wolters Kluwer, Warszawa 2020.
- OC wózków widłowych. Od teraz jest obowiązkowe*, <https://omv.com.pl/wozki/oc-wozka-widlowego-czy-jest-obowiazkowe/> [dostęp: 25.11.2025].
- Oleszczak J., *Pojęcie ruchu pojazdu mechanicznego. Glosa do wyroku SN z dnia 4 września 2020 r., II CSK 749/18*, „Orzecznictwo Sądów Polskich” 2021, nr 9.
- Pismo Polskiej Izby Ubezpieczeń z dnia 12 stycznia 2023 r. nr PIU 14/2023, <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/12367400/12938708/12938711/dokument603327.pdf> [dostęp: 22.09.2025].
- Pismo Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego z dnia 9 stycznia 2023 r. L.dz. 2W/2023 Znak sprawy: FN6.700.5.2022, <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/12367400/12938708/12938711/dokument603329.pdf> [dostęp: 22.09.2025].
- Pismo Urzędu Komisji Nadzoru Finansowego z dnia 10 stycznia 2023 r. nr DNU – DNUZRS.072.14.2022DNUZRS.072.14.2022.KB, <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/12367400/12938708/12938711/dokument603324.pdf> [dostęp: 22.09.2025].
- Pismo z dnia 20.01.2023 r., wydane przez: Dyrektor Krajowej Informacji Skarbowej, 0111-KDIB3-3.4012.578.2022.1.MAZ, VAT od nabycia za granicą żurawia samojezdnego, <http://sip.mf.gov.pl> [dostęp: 24.09.2025].
- Pismo Zastępcy Rzecznika Finansowego z dnia 9 stycznia 2023 r. nr WSA.0212.94.2022.AD RF/6/2023, <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/12367400/12938708/12938711/dokument603328.pdf> [dostęp: 22.09.2025].
- Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Tom I. Komentarz*, Serwach M. [red.], Wolters Kluwer, Warszawa 2010.
- Rembieleński A., *Ruch samochodu jako przesłanka odpowiedzialności cywilnej za wypadek*, „Palestra” 1969, nr 7–8.
- Ruch pojazdów po nowemu*. Konferencja zorganizowana w dniu 27 marca 2025 r. przez Rzecznika Finansowego dr. Michała Ziemiaka, – nagranie z konferencji dostępne pod linkiem: <https://www.youtube.com/watch?v=K2dtxUhXp5c> [dostęp: 25.11.2025].
- Sieradzka M., *Szkoda związana z ruchem pojazdu jako przesłanka odpowiedzialności z tytułu ubezpieczenia komunikacyjnego. Glosa do wyroku TS z dnia 28 listopada 2017 r., C-514/16*, LEX/el. 2018.
- Stefański R.A., *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2024.
- Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Komentarz*, Dybała G., Szpyt K. [red.], Wolters Kluwer, Warszawa 2022, art. 34.
- Uzasadnienie do projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej nr UC17, [https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/Projekty/10-020-177-2024/\\$file/10-020-177-2024.pdf](https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/Projekty/10-020-177-2024/$file/10-020-177-2024.pdf) [dostęp: 22.09.2025].

Compulsory third party liability insurance for motor vehicle owners after the 2024 amendment – selected issues

The aim of the article is to analyze the new regulations contained in the statute-changing Act on Compulsory Insurance, the Insurance Guarantee Fund, and the Polish Motor Insurers' Bureau, which entered into force on November 6, 2024. The analysis focuses especially on the new concept of vehicle movement introduced into the act and the amended definition of putting a vehicle into service. The author attempts to make a practical analysis of the changes, taking into consideration the current insurance practice following the entry into force of the amended regulations. The analysis focuses specifically on the impact of these regulations on third-party liability insurance coverage for motor vehicle owners, as well as on the scope of mandatory insurance, particularly in the context of special-purpose vehicles.

Key words: *third-party liability insurance for motor vehicle owners, vehicle's movement, putting the vehicle into motion*

DR PATRYK CIOK – adiunkt w Katedrze Prawa Cywilnego, Wydziału Prawa i Ekonomii Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, radca prawny w Biurze Prawnym i Compliance Howden Polska S.A.

ORCID: 0009-0008-7986-6865

e-mail: patryk.ciok@howdengroup.com

e-mail: ciok.p@ukw.edu.pl

