

WPŁYW PRAWA UNII EUROPEJSKIEJ NA REGULACJE PRAWNE UBEZPIECZEŃ W POLSCE ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM UBEZPIECZEŃ OBOWIĄZKOWYCH W TRANSPORCIE

DATA PRZESŁANIA: 15.11.2017, DATA AKCEPTACJI: 26.03.2018, KOD JEL: K22

Patryk Ciok

Wydział Prawa i Administracji, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu, Toruń
e-mail: ciok.patryk@gmail.com

STRESZCZENIE

Celem artykułu jest zbadanie wpływu prawa unijnego (a wcześniej wspólnotowego) na regulacje prawne dotyczące obowiązkowych ubezpieczeń transportowych na terenie państwa polskiego.

Autor opracowania podejmuje analizę co do zakresu oraz sposobów oddziaływania jednego porządku prawnego na drugi, mając na uwadze zarówno obszary regulacji normatywnych objętych wpływem prawodawstwa unijnego, jak również wykorzystywane tutaj instrumenty prawne.

We wnioskach stwierdzono, że próby unifikacji porządków krajowych poszczególnych państw członkowskich wiążą się przede wszystkim z poszczególnymi rodzajami ubezpieczeń transportowych. Mniejszy stopień oddziaływania na regulacje prawne ubezpieczeń obowiązkowych w transporcie występuje natomiast w zakresie regulacji rządzących nimi zasad ogólnych. Największy wpływ ma tutaj miejsce głównie wśród zasad mających znaczenie dla wzajemnej interakcji porządków prawnych poszczególnych państw członkowskich oraz podmiotów działających na ich terytorium

SŁOWA KLUCZOWE

ubezpieczenia obowiązkowe, transport, przewoźnik

WPROWADZENIE

Proces zbliżania polskiego prawa (w tym prawa ubezpieczeniowego) do prawa wspólnotowego rozpoczął się już na początku lat 90. wraz z podpisaniem przez Polskę umowy stowarzyszenia ze Wspólnotą Europejską (Układ Europejski, 1991) w roku 1991. W tym samym roku Polska złożyła również wniosek o członkostwo w Unii Europejskiej. Układ ten miał charakter gospodarczy, określał sposób, w jaki Polska miała przygotować się do członkostwa w UE, w tym również w zakresie reformy krajowego porządku prawnego (Galster, 2010, s. 415). W odniesieniu do prawa ubezpiecze-

niowego układ przewidywał, że strony będą współpracować w celu przyjęcia wspólnych przepisów i norm dotyczących rachunkowości oraz nadzoru i systemów regulacyjnych w takich dziedzinach, jak bankowość, ubezpieczenia i finanse.

Układ miał duże znaczenie dla regulacji dotyczących zarówno ubezpieczeń, jak i transportu, które już ówczesnie były rozbudowane w prawie WE (por. O'Connor, 1995, s. 1001 i n.). Siłą rzeczy późniejsze regulacje prawne w zakresie polskiego prawa ubezpieczeniowego w dużym stopniu kształtowane były właśnie w kierunku, który zapoczątkował Układ Europejski. Najintensywniejszy rozwój polskich regulacji ubezpieczeniowych nastąpił po 2000 roku, a punktem kulminacyjnym było uchwalenie tak zwanego pakietu ustaw ubezpieczeniowych, obejmujących między innymi ustawy: o działalności ubezpieczeniowej (Ustawa o działalności, 2003), pośrednictwie ubezpieczeniowym (Ustawa o pośrednictwie, 2003), nadzorze ubezpieczeniowym (Ustawa o nadzorze, 2003), czy też o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK (Ustawa o ubezpieczeniach, 2003). Ich celem było dostosowanie polskiego prawa do takich regulacji ówczesnego prawa wspólnotowego, jak między innymi: dyrektywa 95/26/WE, tak zwana post-BCCI directive (Dyrektywa, 1995) czy dyrektywa w sprawie pośrednictwa ubezpieczeniowego nr 2002/92/WE (Dyrektywa, 2002) (w tym również tzw. trzech generacji dyrektyw dotyczących ubezpieczeń) (Lemkowska, 2005, s. 34).

Wskazane ustawy regulowały najróżniejsze kwestie, między innymi zasady podejmowania i wykonywania działalności ubezpieczeniowej, kwestie rezerw techniczno-ubezpieczeniowych, formy prowadzenia działalności pośrednictwa ubezpieczeniowego oraz zasady ich wykonywania. Z punktu widzenia niniejszych rozważań najistotniejsze będą regulacje dotyczące ubezpieczeń obowiązkowych, w tym oczywiście wspomnianej wcześniej ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK (w tym wypadku zwłaszcza ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych). Nie wyczerpuje to jednak tematyki regulacji prawnej ubezpieczeń obowiązkowych w Polsce, które były tworzone pod wpływem lub wręcz wywodziły się z prawa UE (WE), zwłaszcza w zakresie ubezpieczeń transportowych.

Polskie realia pod kątem ubezpieczeń obowiązkowych pozostają dosyć specyficzne na tle innych członków UE. Wystarczy wskazać, że nasz kraj charakteryzuje się bodajże jedną z największych liczb ubezpieczeń obowiązkowych czy sytuacji z obowiązkiem ubezpieczenia w porównaniu do innych krajów w Europie. Liczba podobnych przypadków oscyluje w okolicach 160; wyprzedza nas chyba jedynie Francja, w której występuje około 200 przypadków ubezpieczeń z elementem obowiązkowości (Kowalewski, 2013). Co prawda ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych nie zawiera szczegółowej regulacji wszystkich ubezpieczeń obowiązkowych (w zasadzie reguluje jedynie kilka z nich, tj. OC p.p.m., OC rolnika czy ubezpieczenie budynków rolniczych). Dotyczące ich unormowania zawarte są również w aktach wykonawczych rangi rozporządzenia właściwych ministrów. Niemniej jednak ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych formułuje tutaj ogólne ramy, do których regulacje poszczególnych ubezpieczeń w prawie polskim się z zasady odwołują. Prawo UE oddziałuje na nie w różnorodny sposób i z różnie rozłożonymi akcentami, w zależności od tego, gdzie występuje potrzeba ujednoczenia względem porządków prawnych innych państw. Stanowi to zresztą bardzo często konsekwencję regulacji unijnych dotyczących samego transportu.

Celem niniejszego artykułu jest zatem zbadanie regulacji normatywnych prawa unijnego i wspólnotowego pod kątem zarówno obszarów, na jakie oddziałuje ono na regulacje normatywne

ubezpieczeń obowiązkowych w transporcie, jak i wykorzystywanych do tego instrumentów i sposobów ujednolicania porządków normatywnych poszczególnych państw członkowskich.

WPŁYW PRAWA UE NA PRZEPISY OGÓLNE UBEZPIECZEŃ OBOWIĄZKOWYCH

Wpływ prawa unijnego (a wcześniej wspólnotowego) na ubezpieczenia obowiązkowe rozpatrywać możemy w zasadzie na dwóch płaszczyznach. W pierwszej kolejności rozpatrywać można wpływ prawa UE (WE) na przepisy ogólne dotyczące ubezpieczeń obowiązkowych *in extenso*, a w drugiej z kolei wpływ prawa unijnego na już konkretne przykłady ubezpieczeń obowiązkowych w transporcie.

Jednym z podstawowych obszarów regulacji będą tutaj reguły kolizyjne. Znaczenie mają pod tym kątem w szczególności dwa akty normatywne, tak zwane rozporządzenia Rzym I (Rozporządzenie, 2008) oraz Rzym II (Rozporządzenie, 2007). W rozporządzeniu Rzym I znalazła się regulacja dotycząca wyboru prawa właściwego z wyróżnieniem tak zwanych umów ubezpieczenia dużego ryzyka oraz pozostałych. W art. 7 ust. 4 rzeczonoego rozporządzenia znalazło się ponadto dodatkowe zastrzeżenie odnoszące się do tych rodzajów umowy ubezpieczenia, gdzie obowiązek ubezpieczenia ustatuowany został przez państwo członkowskie, wprowadzające między innymi regułę, że o właściwości prawa może decydować również to, które państwo nakłada obowiązek ubezpieczenia w określonej sytuacji. Z kolei rozporządzenie Rzym II reguluje kwestię prawa właściwego w zakresie *actio directa* poszkodowanego przeciwko ubezpieczycielowi osoby odpowiedzialnej za szkodę. Mianowicie, w zakresie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej możliwość wniesienia powództwa przeciwko ubezpieczycielowi istnieje wtedy, gdy przewiduje to prawo właściwe dla zobowiązania pozaumownego lub umowy ubezpieczenia, z tym zastrzeżeniem, że według orzecznictwa TS UE nie ma tutaj znaczenia wybór prawa właściwego przez strony umowy ubezpieczenia (EUR-Lex, 2014).

Regulacje wspólnotowe odnosiły się również do kompetencji nakładania obowiązku zawarcia określonego rodzaju ubezpieczenia. Kwestii tych dotyczyły między innymi tak zwane druga (Dyrektywa, 1988) i trzecia dyrektywa (Dyrektywa, 1992) w sprawie ubezpieczeń innych niż na życie. Zasadniczo kwestia nakładania obowiązku ubezpieczenia stanowi kompetencję prawa krajowego poszczególnych państw członkowskich. Regulacje te nie mogą jednak pozostawać w sprzeczności z prawodawstwem unijnym. Nawet bowiem pomimo tego, że nakładanie obowiązku ubezpieczenia zależy przede wszystkim od ustawodawcy krajowego (choć UE niejednokrotnie ingeruje tutaj bezpośrednio, o czym będzie mowa w dalszej części artykułu), regulacje te w dalszym ciągu powinny zachowywać standardy unijne związane chociażby z obowiązkami informacyjnymi ubezpieczycieli wobec osób fizycznych.

Prawo UE reguluje również kilka innych szczegółowych kwestii związanych z funkcjonowaniem ubezpieczeń obowiązkowych. Należą do nich między innymi postanowienia wskazanych dyrektyw dotyczące informowania przez ubezpieczycieli organów poszczególnych państw członkowskich w przypadku choćby wygaśnięcia ochrony w zakresie ubezpieczenia obowiązkowego. Obejmuje to również obowiązki samych państw członkowskich informowania Komisji odnośnie do występujących unormowań w zakresie poszczególnych ubezpieczeń obowiązkowych czy nawet tego, co powinno znajdować się w zaświadczeniu wystawionym przez ubezpieczyciela

dla poświadczenia zawarcia umowy ubezpieczenia, czyli innymi słowy, w polisie (Orlicki, 2011, s. 263–264).

Jak zarysowano powyżej, pod kątem regulacji zasad ogólnych zawartych w regulacjach dotyczących ubezpieczeń obowiązkowych wpływ prawa UE pozostaje raczej fragmentaryczny, co pozostawia sporą swobodę regulacji dla poszczególnych państw członkowskich.

WPŁYW PRAWA UE NA POSZCZEGÓLNE RODZAJE UBEZPIECZEŃ OBOWIĄZKOWYCH W TRANSPORCIE. SPOSÓB REGULACJI

Unia Europejska co do zasady przyjmuje, że regulacja ubezpieczeń obowiązkowych stanowi obszar zainteresowania przede wszystkim ustawodawstw krajowych poszczególnych państw członkowskich. Stąd też wynika fakt zróżnicowania liczby oraz regulacji poszczególnych ubezpieczeń obowiązkowych w poszczególnych krajach UE. Mimo to jednak wpływ prawa unijnego pozostaje dosyć znaczący w zakresie regulacji poszczególnych ubezpieczeń obowiązkowych, choć bywa on zróżnicowany w zakresie sposobu ujednoczenia unormowań dotyczących ubezpieczeń obowiązkowych w transporcie. Wynika to zresztą ze specyfiki dwóch podstawowych aktów tak zwanego wtórnego prawa UE, to jest rozporządzenia i dyrektywy.

Rozporządzenie unijne obowiązuje bezpośrednio i tym samym ingeruje wprost w system prawny państw członkowskich, nie pozostawiając (przynajmniej z zasady) podobnej swobody regulacyjnej jak dyrektywa (Barcz, 2009, s. 327 i n.). Niemniej w praktyce ustawodawca unijny korzysta z owej możliwości regulacji mechanizmów danego ubezpieczenia obowiązkowego z reguły w sposób dosyć oszczędny, przez co część szczegółowych zagadnień musi zostać unormowanych na poziomie ustawodawstwa krajowego. W takim stanie rzeczy mimo założenia unifikacji nawet nałożenie obowiązku ubezpieczenia z wykorzystaniem tego instrumentu i tak wiąże się ze sporymi odmiennościami między krajami członkowskimi (Orlicki, 2011, s. 293).

Kwestią wartą rozważyć będzie również wtedy to, czy w świetle wskazanego przepisu ubezpieczenie takie będzie w ogóle ubezpieczeniem obowiązkowym w rozumieniu ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Zgodnie bowiem z art. 4 pkt 4 ubezpieczeniem obowiązkowym w rozumieniu tej ustawy będzie to, w przypadku którego obowiązek ubezpieczenia nałożony został przez ustawę lub umowę międzynarodową ratyfikowaną przez RP. Na marginesie warto wspomnieć, że mimo tak zarysowanej regulacji ustawodawca polski niekoniecznie zawsze pozostaje tutaj konsekwentny, nadając niejednokrotnie obowiązkowy charakter określönemu ubezpieczeniu za pomocą aktu rangi podustawowej, co bywało podawane w wątpliwość pod kątem również zgodności z Konstytucją (Wojno, 2005, s. 44). Pod kątem przedmiotowych rozważań istotne jednak pozostaje to, że art. 4 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych nie wspomina o obowiązku ubezpieczenia nakładanym przez akty prawne tworzone przez organizacje międzynarodowe czy też wprost przez akty tak zwanego wtórnego prawa unijnego (w przypadku aktów prawa pierwotnego będziemy bowiem mieli już do czynienia z umowami międzynarodowymi). Jest to tym bardziej widoczne, jeśli wziąć pod uwagę fakt, iż rozporządzenia unijne niejednokrotnie w zakresie ubezpieczenia nakładają tak zwany obowiązek wariantywny (Kowalewski, 2013, s. 7), w przypadku którego zawarcie umowy ubezpieczenia stanowi tylko jedną z opcji zabezpieczenia roszczeń (mowa o tym będzie w dalszej części niniejszego artykułu).

W nauce prawa ubezpieczeniowego niejednokrotnie odróżnia się pojęcie ubezpieczenia obowiązkowego od przymusu czy też obowiązku ubezpieczenia. Wyróżnia się niekiedy dodatkowo formę tak zwanego pośredniego obowiązku, kiedy to zawarcie określonego rodzaju ubezpieczenia może być warunkiem udzielenia na przykład zezwolenia na prowadzenie danej działalności (Mogilski, 1997, s. 25 i n.).

Pod kątem przedmiotowych rozważań niesie to ze sobą dosyć daleko idące, praktyczne skutki. Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych normuje bowiem co najmniej kilka zasadniczych odrębności względem regulacji pozostałych rodzajów ubezpieczeń. Wiązą się one między innymi z obowiązkiem zawarcia umowy przez zakład ubezpieczeń prowadzący działalność w zakresie ubezpieczeń obowiązkowych czy też innych różnic zawartych w części ogólnej ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, dotyczących choćby dodatkowych zastrzeżeń co do terminowości w zakresie likwidacji szkód.

W przypadku wdrożenia obowiązkowości ubezpieczenia w drodze dyrektywy będziemy z reguły mieli do czynienia z ubezpieczeniem obowiązkowym w rozumieniu polskiej ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (ze wskazanymi tego konsekwencjami). W przypadku wdrożenia obowiązkowości za pomocą rozporządzenia unijnego istnieć będzie obowiązek zawarcia określonego ubezpieczenia transportowego, jednakże reguły rządzące tym ubezpieczeniem będą regułami ogólnymi polskiego prawa ubezpieczeniowego, bez wskazanych powyżej odrębności (oczywiście w takim zakresie, w jakim rozporządzenie nie będzie ich autonomicznie regulować).

Jeśli pominąć jednak powyżej zarysowaną wątpliwość, cel takiej dwoistości działania ustawodawcy unijnego wydaje się pozostawać stosunkowo klarowny. Z nałożeniem obowiązku ubezpieczenia w drodze rozporządzenia będziemy mieli do czynienia przede wszystkim przy działalności transgranicznej i regułach nią rządzących (chodzi tu głównie oczywiście o reguły odpowiedzialności cywilnej podmiotu objętego obowiązkiem ubezpieczenia) zunifikowanych do tego stopnia na terenie całej Unii, że możliwe pozostaje odgórne unormowanie obowiązku ubezpieczenia w drodze bezpośrednio obowiązującego aktu normatywnego. Z zastosowaniem dyrektywy będziemy mieć zaś do czynienia wtedy, gdy nałożenie obowiązku ubezpieczenia musi nastąpić w sposób uwzględniający lokalne uwarunkowania w ustawodawstwach państw członkowskich UE.

Dodatkowo, warto tutaj odnieść się również do wspomnianego powyżej wariantywnego obowiązku nakładanego niekiedy przez rozporządzenia unijne. Chodzi tu o sytuacje, w których ustawodawca unijny dla zabezpieczenia określonego interesu majątkowego występującego w transporcie wymaga nie tyle *stricte* ubezpieczenia, ile raczej ogółem zabezpieczenia finansowego spełniającego określone warunki. Wskazuje jednocześnie na to, że formą takiego zabezpieczenia może (choć nie musi) być właśnie umowa ubezpieczenia. Innymi słowy, na przykład przewoźnik ma tutaj nie tyle obowiązek ubezpieczenia jako takiego, a jedynie obowiązek zapewnienia odpowiedniego zabezpieczenia, którego formą (zapewne najczęstszą) będzie z reguły właśnie umowa ubezpieczenia. Niemniej możemy w zasadzie wyróżnić tutaj dodatkową formę obowiązkowości, występującą w prawie polskim na gruncie wpływów prawa UE, a mianowicie wariantywny obowiązek zabezpieczenia finansowego, którego formą dopełnienia może (choć wcale nie musi) być właśnie zawarcie określonego rodzaju umowy ubezpieczenia.

PRZYKŁADY ODDZIAŁYWANIA PRAWA UE NA KONKRETNE RODZAJE OBOWIĄZKOWYCH UBEZPIECZEŃ W TRANSPORCIE

Przykłady obowiązkowych ubezpieczeń w transporcie normowanych z wykorzystaniem dyrektyw

Jednym z podstawowych przykładów jest ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Zastanawiać się można, czy ubezpieczenie OC p.p.m. należy zaliczać do ubezpieczeń transportowych. *De facto* bowiem nie dotyczy ono ściśle materii odpowiedzialności przewoźnika drogowego jako takiego, ale odpowiedzialności ogółem posiadacza określonego rodzaju pojazdu. Podmiot taki nie musi wszak mieć statusu przewoźnika, wykorzystując posiadany pojazd częstokroć do celów prywatnych lub nawet służbowych, ale niezwiązanych z przewozem. Co więcej, na gruncie polskim zakres obowiązkowego ubezpieczenia OC p.p.m. nie obejmuje szkód wyrządzonych w przewożonych za opłatą ładunkach, przesyłkach lub bagażach, przynajmniej jeśli chodzi o ładunek przewożony przez przewoźnika samodzielnie (Ustawa o ubezpieczeniach, 2003, art. 38 ust. 1 pkt 2). Niemniej jednak część autorów tak właśnie klasyfikuje ten rodzaj ubezpieczenia, a nie da się zaprzeczyć, że stanowi ono bardzo dobry przykład wdrożenia obowiązku ubezpieczenia w drodze dyrektywy.

Ustawodawca unijny sformułował w tym zakresie kilka dyrektyw na przestrzeni lat, konsolidując ich postanowienia w dyrektywie nr 2009/103/WE (Dyrektywa, 2009). Zawarł tam dosyć szczegółowe unormowania co do kształtu krajowych unormowań dotyczących tego właśnie rodzaju ubezpieczenia (Orlicki, 2011, s. 71–74). Odnoszą się one do takich zagadnień, jak między innymi granice odpowiedzialności ubezpieczyciela, zakres obowiązku ubezpieczenia (w tym m.in. wyłączenia go względem posiadaczy pojazdów określonego rodzaju), czy też utworzenie organu gwarantującego wypłatę odszkodowania w razie na przykład trudności w identyfikacji sprawcy szkody. Stopień szczegółowości dyrektyw pozostaje zatem dosyć wysoki. Powoduje to, że dostosowana do ich treści regulacja ubezpieczenia OC p.p.m. w prawie polskim jest na tyle rozbudowana, iż strony zawierające umowę ubezpieczenia (tj. ubezpieczający oraz ubezpieczyciel) mogą negocjować właściwie głównie wysokość składki. Inne obszary umowy, jak choćby wspomniany zakres ubezpieczenia, pozostają bowiem ściśle unormowane na poziomie ustawowym.

Przykłady obowiązkowych ubezpieczeń transportowych normowanych z wykorzystaniem rozporządzeń

Przykładami są ubezpieczenie OC przewoźników lotniczych oraz operatorów statków powietrznych za pasażerów, bagaż i ładunek, ubezpieczenie OC przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych wobec osób trzecich czy też ubezpieczenie przewoźników lotniczych w zakresie wypadków dotyczących poczty, unormowane przez rozporządzenie nr 785/2004 (Rozporządzenie, 2004). W przypadku reżimu odpowiedzialności przewoźnika lotniczego na terenie UE obowiązuje obecnie w dużym stopniu ujednoczony reżim odpowiedzialności przewoźnika. Postulaty co do jego ujednoczenia między innymi w zakresie limitów odpowiedzialności przewoźnika lotniczego były wysuwane na forum UE już od początku lat 90., choć budziły

spore kontrowersje. Zarzucano im między innymi, że zbyt pochopne narzucanie podobnych warunków przez UE (WE) może hamować inicjatywy przewoźników, jak również być sprzeczne z konwencją warszawską czy porozumieniami IATA (Konnert, 2010, s. 53). Ostatecznie doszło do ujednoczenia reżimu odpowiedzialności przewoźnika lotniczego (dotyczy to zwłaszcza przewozu pasażerskiego), który został wdrożony w drodze rozporządzeń nr 2027/97 (Rozporządzenie, 1997) oraz 889/2002 (Rozporządzenie, 2002). Reżim ów odwołuje się w tym zakresie do zasad unormowanych w treści konwencji montrealskiej, rozciągając zakres jej stosowania nawet na przewóz krajowy (por. Żylicz, 2002, s. 140).

Wcześniej prawo WE odwoływało się tutaj głównie do konwencji warszawskiej (Konwencja warszawska, 1929, por. Yaqub, 1997, s. 130 i n.), choć obecnie nie pozbawiono jej mocy obowiązującej (konwencja montrealaska ma jednak pierwszeństwo stosowania, co w zakresie odpowiedzialności przewoźnika ma znaczenie w szczególności co do między innymi granic odpowiedzialności przewoźnika lotniczego (por. Żylicz, 2002, s. 84 i n.). W zasadzie zatem mamy tutaj do czynienia z podwójnym ujednoczeniem reżimu odpowiedzialności przewoźnika, gdyż z jednej strony przyjmuje się analogiczne reguły odpowiedzialności w przewozie krajowym i międzynarodowym, a z drugiej ujednoczono je na terenie całej UE.

Zważywszy na tak wysoki stopień ustandaryzowania reguł odpowiedzialności przewoźnika lotniczego na terenie całej Unii, wprowadzenie jednolitych reguł dotyczących ubezpieczenia OC przewoźnika lotniczego nie wymagało zastosowania dyrektywy. Samo rozporządzenie zresztą reguluje jedynie kilka najbardziej podstawowych kwestii, w przypadku których faktycznie występowała potrzeba ujednoczenia. Obejmować to będzie przede wszystkim kwestię przedmiotu ubezpieczenia, wysokości sumy gwarancyjnej czy też obowiązków przewoźnika lotniczego w zakresie potwierdzenia zawarcia rzeczonyj umowy ubezpieczenia. Rozporządzenie skupia się zatem na tych elementach umowy ubezpieczenia, które rzeczywiście będą najistotniejsze pod kątem standaryzacji stosunków społecznych, pozostawiając inne zagadnienia do doprecyzowania na szczeblu ustawodawstw krajowych.

Przykładem innego rodzaju ubezpieczenia unormowanego w drodze rozporządzenia pozostaje ubezpieczenie OC przewoźnika morskiego w zakresie przewozu pasażerskiego (Rozporządzenie, 2009). W tym wypadku nastąpiło bowiem ujednoczenie reguł odpowiedzialności przewoźnika pasażerskiego na podstawie konwencji ateńskiej regulującej tę właśnie kategorię odpowiedzialności przewoźnika morskiego (Konwencja, 1974). W tym wypadku mamy zresztą do czynienia ze wspomnianą wcześniej kategorią ubezpieczenia OC, w którym obowiązek zawarcia ubezpieczenia ma charakter wariantywny. Oznacza to w tym wypadku, że przewoźnik morski ma obowiązek zabezpieczenia interesów finansowych potencjalnych poszkodowanych, jednakże zawarcie umowy ubezpieczenia jest jedną z alternatywnych form zabezpieczenia, jakie przewoźnik ma tutaj do wyboru. Ze względu jednak na potrzebę zabezpieczenia interesów poszkodowanych w razie zastosowania innej formy zabezpieczenia rozporządzenie statuuje, że ewentualne *actio directa* przysługuje poszkodowanemu nie tylko wobec ubezpieczyciela, ale również wobec podmiotu udzielającego innego rodzaju zabezpieczenia finansowego. Pozwany zaś – czy to ubezpieczyciel, czy inny podmiot – może stosować takie środki obrony, jakie przysługiwałyby przewoźnikowi. Samo rozporządzenie nie reguluje jednak szczegółowo podstawowych unormowań dotyczących rzeczonyj zabezpieczenia na wzór rozporządzenia normującego ubezpieczenie OC przewoźnika lotniczego, odwołując się tutaj jednak wprost do unormowań konwencji ateńskiej.

PODSUMOWANIE

Tytułem podsumowania powyższych rozważań należy stwierdzić, że wpływ prawa UE na polskie regulacje normatywne ubezpieczeń obowiązkowych w transporcie pozostaje niejednolity – zarówno jeśli chodzi o obszar regulacji, jak również wykorzystywane do tego instrumenty. Główny akcent położony zostaje tutaj przede wszystkim na regulację poszczególnych rodzajów ubezpieczeń transportowych.

Z uwagi na to, że transportowe ubezpieczenia obowiązkowe to z zasady ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, najpełniejszy stopień ujednoczenia regulacji prawnych następuje w takich sytuacjach, w których ujednoczanie reguł rządzących ubezpieczeniami następuje w ślad za ujednoczeniem reguł odpowiedzialności przewoźnika. Odpowiedzialność ubezpieczyciela zachowuje bowiem charakter akcesoryjny względem samego sprawcy szkody. Z mniejszym stopniem standaryzacji mamy do czynienia w takich sytuacjach, w których nie dochodzi do ujednoczenia reguł odpowiedzialności cywilnej na obszarze UE, ale określone względy prawno-społeczne przemawiają za koniecznością zbliżenia regulacji ubezpieczeń w ustawodawstwach krajowych poszczególnych państw. Dobrym przykładem pozostaje tutaj wspomniane wcześniej ubezpieczenie OC p.p.m. – każde państwo UE zachowuje bowiem swoje własne unormowania co do reguł odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody związane z ruchem pojazdu na lądzie. Niemniej jednak, zważywszy na to, jak powszechne stało się wykorzystanie pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym, oraz na to, jak łatwe pozostaje przemieszczanie się na terenie UE (jakie związane są z tym zagrożenia w ruchu), zbliżenie podstawowych reguł rządzących ubezpieczeniem OC pozostaje tutaj jak najbardziej uzasadnione. Zważywszy jednak na powyższe względy, ustawodawca unijny posłużył się dyrektywami jako metodą regulacji, uwzględniając zróżnicowanie regulacji odpowiedzialności cywilnej w ruchu lądowym, występujących pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi.

W pozostałym jednak zakresie, to jest w przypadku przepisów ogólnych dotyczących ubezpieczeń obowiązkowych (w tym ubezpieczeń ogólnych w transporcie), ingerencja ustawodawcy unijnego pozostaje bardzo ograniczona. Zawęża się do kwestii wypadkowych, mających znaczenie dla relacji porządków normatywnych poszczególnych państw lub podmiotów działających na ich terytorium. Stąd też regulacje unijne dotyczą tutaj między innymi kwestii przepisów kolizyjnych w zakresie ubezpieczeń czy obowiązków informacyjnych ubezpieczycieli związanych z obowiązkiem ubezpieczenia.

LITERATURA

- Barcz, J. (red.) (2009). *Unia Europejska. System prawny, porządek instytucjonalny, proces decyzyjny*. Warszawa: Europrawo.
- Druga Dyrektywa Rady z 22.06.1988 w sprawie koordynacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do ubezpieczeń bezpośrednich innych niż ubezpieczenia na życie i ustanowienia przepisów ułatwiających skuteczne korzystanie ze swobody świadczenia usług oraz zmieniająca dyrektywę 73/239/EWG (88/357/EWG). Dz.Urz. WE L. 172 z 4.07.1988.
- Dyrektywa 2002/92/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 9.12.2002 w sprawie pośrednictwa ubezpieczeniowego. Dz.Urz. UE L, 2003, nr 9.
- Dyrektywa 95/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29.06.1995 zmieniająca dyrektywy 77/780/EWG i 89/646/ EWG w dziedzinie instytucji kredytowych, dyrektywy 73/239/EWG i 92/49/EWG w dziedzinie ubezpieczeń

- innych niż ubezpieczenia na życie, dyrektywy 79/267/EWG i 92/96/EWG w dziedzinie ubezpieczeń na życie, dyrektywę 93/22/EWG w dziedzinie przedsiębiorstw inwestycyjnych i dyrektywę 85/611/EWG w zakresie przedsiębiorstw zbiorowego inwestowania w zbywalne papiery wartościowe (UCTIS) w celu wzmocnienia nadzoru ostrożnościowego. Dz.Urz. UE L 1995, nr 168.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z 16.09.2009 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.Urz. UE L, 2009, nr 263.
- Dyrektywa Rady 92/49/EWG z 18.6.1992 w sprawie koordynacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do ubezpieczeń bezpośrednich innych niż ubezpieczenia na życie oraz zmieniająca dyrektywy 73/239/EWG i 88/357/EWG (trzecia dyrektywa w sprawie ubezpieczeń innych niż ubezpieczenia na życie). Dz.Urz. WE L 228 z 11.08.1992.
- EUR-Lex (2017). Pobrane z: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2015.363.01.0015.01.POL&toc=OJ:C:2015:363:TOC (15.11.2017).
- Galster, J. (red.) (2010). *Podstawy prawa Unii Europejskiej z uwzględnieniem Traktatu z Lizbony. Zarys wykładu*. Toruń: Dom Organizatora.
- Konnert, A. (2010). *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*. Warszawa: Wydawnictwo Wolters Kluwer.
- Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, 1974, sporządzona w Atenach 13 grudnia 1974 r. Dz.U. 1987, nr 18, poz. 108, z późn. zm.
- Kowalewski, E. (red.) (2013). *Stan prawny ubezpieczeń obowiązkowych w Polsce. Wykaz z komentarzem*. Pobrane z: https://piu.org.pl/public/upload/ibrowser/analizy%20i%20raporty/PIU_UMK_ubezpieczenia%20obowiazkowe_raport.pdf (15.11.2017).
- Lemkowska, M. (2005). *Jednolity rynek ubezpieczeniowy Wspólnoty Europejskiej. Podstawowe swobody*. Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek.
- Mogilski, W.W. (1997). Ubezpieczenia obowiązkowe w polskim systemie prawnym, *Prawo Asekuracyjne*, 10 (1), 13–32.
- O'Connor, B. (1995). *A business Guide to European Community Legislation*. Great Britain: John Wiley & Sons.
- Orlicki, M. (2009). Dyrektywa konsolidacyjna w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. *Prawo Asekuracyjne*, 61 (3), 71–75.
- Orlicki, M. (2011). *Ubezpieczenia obowiązkowe*. Warszawa: Wydawnictwo Wolters Kluwer.
- Rozporządzenie (WE) nr 785/2004 Parlamentu i Rady z 21.04.2004 w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych. Dz.U. UE L 138/1 z 2004.
- Rozporządzenie (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11.07.2007 dotyczące prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (Rzym II). Dz.Urz. UE L, 2007, nr 199.
- Rozporządzenie (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z 13.05.2002 zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych. Dz.Urz. UE L 2002, nr 140.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z 17.06.2008 w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I). Dz.Urz. UE L, 2008, nr 177.
- Rozporządzenie PE i Rady nr 392/2009 z 23.04.2009 w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków. Dz.U. UE L 131/24 z 2009.
- Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z 9.10.1997 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych. Dz.Urz. UE L, 1997, nr 285.
- Układ Europejski ustanawiający stowarzyszenie między Rzeczpospolitą Polską z jednej strony a Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi z drugiej, Bruksela, 16.12.1991. Dz.U. 1994, nr 11, poz. 38.
- Ustawa z 22.05.2003 o działalności ubezpieczeniowej. Dz.U. 2003, nr 124 poz. 1151, z późn. zm.
- Ustawa z 22.05.2003 o nadzorze ubezpieczeniowym i emerytalnym. Dz.U. 2003, nr 124, poz. 1153, z późn. zm.
- Ustawa z 22.05.2003 o pośrednictwie ubezpieczeniowym. Dz.U. 2003, nr 124, poz. 1154, z późn. zm.
- Ustawa z 22.05.2003 o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Dz.U. 2003, nr 124, poz. 1152, z późn. zm.
- Wojno, B. (2005). Koncepcja ubezpieczenia obowiązkowego w prawie polskim. *Wiadomości Ubezpieczeniowe*, 9/10, 34–46.
- Yaqub, Z. (1997). *European travel law*. Great Britain: John Wiley & Sons.
- Żylicz, M. (2002). *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*. Warszawa: LexisNexis.

THE IMPACT OF THE EUROPEAN UNION'S LAW ON THE POLISH REGULATIONS OF THE COMPULSORY INSURANCE IN TRANSPORT

ABSTRACT

The aim of the article is to examine the impact of the European Union law (former Community Law) on the transport compulsory insurance in Poland. The essay contains the attempt of answering the question about the scope and the methods of this impact. The author analyzes not only the areas of the regulations, but also the instruments used by the EU. In the end the author concludes, that the unification attempts on the law of the members of the European Union refers to this kind of the transport compulsory insurance, where are unified the carrier's liability regimes. The much less impact occurs in regulations of the general rules of the transport compulsory insurance, especially in the relations between state's laws or the legal entities within the territory of the Union.

KEYWORDS

compulsory insurance, carriage, carrier

Translated by Patryk Ciok