

Ewa Jędrzejewska

- ▶ Uniwersytet Szczeciński
(University of Szczecin, Poland)
- ▶ e-mail: ewa.jedrzejewska@usz.edu.pl
- ▶ ORCID: 0000-0003-4274-430X

DOI: 10.15290/mhi.2025.24.02.20

**OCHRONA POSZKODOWANEGO ZDARZENIEM KOMUNIKACYJNYM
W POLSCE – EWOLUCJA ODPOWIEDZIALNOŚCI POSIADACZA
POJAZDU MECHANICZNEGO I OBOWIĄZKOWEGO UBEZPIECZENIA
KOMUNIKACYJNEGO¹****Abstrakt**

Rozwój przemysłu motoryzacyjnego, zapoczątkowany przez stworzenie pierwszego pojazdu napędzanego silnikiem parowym, stanowił wielki krok dla ludzkości. Wraz z nim konieczny stał się rozwój infrastruktury oraz wprowadzenie odpowiednich wymogów prawnych w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego, którzy narażeni są na większe ryzyko wyrządzenia im szkody. Dostrzeżono też konieczność zagwarantowania poszkodowanemu ochrony i możliwości skutecznego dochodzenia przez niego roszczeń wynikłych ze zdarzenia komunikacyjnego. Stało się to przyczyną wprowadzenia odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego opartej na zasadzie ryzyka, a w dalszym etapie także systemu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych mających charakter gwarancyjny.

¹ Niniejszy artykuł powstał na podstawie rozprawy doktorskiej, której promotorem na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego była dr hab. Kinga Flaga-Gieruszyńska, prof. US, zatytułowanej *Postępowanie w sprawach o odszkodowanie za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego dochodzone z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego*.

Celem artykułu jest prezentacja ewolucji odpowiedzialności cywilnej za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego oraz jej wpływu na powstanie obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego i kompleksowego systemu regulacji prawnych dotyczących tego ubezpieczenia przez prawodawcę unijnego.

W artykule posłużono się metodą historycznoprawną oraz dogmatycznoprawną, które doprowadziły do sformułowania wniosku, że z punktu widzenia zapewnienia ochrony prawnej poszkodowanego zdarzeniem komunikacyjnym uzasadnione było wprowadzenie zastrzonych zasad odpowiedzialności cywilnej, a także rozwiązań prawnych, które mają na celu zapewnienie gwarancji zaspokojenia roszczeń poszkodowanego. W tym zakresie szczególną rolę należy przypisać utworzeniu systemu regulacji prawnych obejmujących obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne, biur krajowych i instytucji odpowiedzialnych za odszkodowanie.

Słowa kluczowe: odpowiedzialność za szkodę, pojazd mechaniczny, obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadacza pojazdu mechanicznego

PROTECTION OF TRAFFIC ACCIDENT VICTIMS IN POLAND – EVOLUTION OF THE LIABILITY OF MOTOR VEHICLE OWNERS AND MANDATORY MOTOR INSURANCE

Abstract

The development of the automotive industry, initiated by the creation of the first steam-powered vehicle, marked a significant step forward for humanity. Along with it, the need arose for infrastructure development and the introduction of appropriate legal requirements to ensure the safety of road users, who are exposed to a higher risk of harm. It also became evident that victims must be guaranteed protection and an effective means of pursuing claims arising from traffic accidents. This led to the introduction of liability for damage caused by the operation of a motor vehicle based on the principle of risk, and later, the implementation of a system of compulsory motor insurance with a guarantee-based character.

The aim of this article is to present the evolution of civil liability for damage caused by the operation of a motor vehicle and its impact on the establishment of compulsory third-party liability insurance for motor vehicle owners, as well as the development of a comprehensive system of legal regulations concerning this insurance at the EU legislative level.

The article employs historical-legal and dogmatic-legal methods, which lead to the conclusion that, from the perspective of ensuring legal protection for victims of traffic

accidents, the introduction of stricter civil liability rules and legal solutions aimed at guaranteeing the satisfaction of claims was justified. In this context, particular importance should be attributed to the creation of a regulatory framework covering compulsory motor insurance, national insurance bureaux, and compensation institutions.

Keywords: liability for damage, motor vehicle, compulsory third-party liability insurance for motor vehicle owners

1. Wstęp

Ustawodawca w Kodeksie cywilnym² określił przesłanki ponoszenia odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego. Do jej powstania dochodzi, jeśli zostanie wyrządzona szkoda wskutek ruchu pojazdu mechanicznego poruszanego za pomocą sił przyrody, a nadto między szkodą a ruchem pojazdu zachodzi związek przyczynowy (art. 436 § 1, art. 361 § 1 k.c.). Jest to odpowiedzialność zaostrożona, opierająca się na zasadzie ryzyka. Od tej reguły ustawodawca przewidział dwa wyjątki – w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody oraz w razie przewozu z grzeczności. Wówczas odpowiedzialność oparta jest na zasadzie winy.

Wraz ze wzrostem zdarzeń szkodowych z udziałem pojazdów mechanicznych zauważono konieczność wprowadzenia obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego. Obowiązek ten wprowadził także polski ustawodawca, przewidując, że obowiązkowym ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych objęta jest odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu. Tak zakreślona odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń wzmacnia ochronę poszkodowanego i rozszerza odpowiedzialność za szkodę także na ubezpieczyciela. Z kolei instytucja skargi bezpośredniej (*actio directa*) umożliwia kierowanie przez poszkodowanego roszczenia o naprawienie szkody bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi. *Actio directa* nie wyklucza jednak możliwości dochodzenia roszczeń przez poszkodowanego od posiadacza pojazdu mechanicznego i od ubezpieczyciela łącznie.

² Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. 2024, poz. 1061), dalej jako: Kodeks cywilny lub k.c.

Ponadto istotnym elementem systemu ochrony poszkodowanego zdarzeniem komunikacyjnym są instytucje Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego (UFG) czy Polskiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (PBUK). Zadaniem pierwszego jest zaspokajanie roszczeń z tytułu ubezpieczeń obowiązkowych za szkody wyrządzone przez nieustalonego sprawcę lub pojazd nieubezpieczony (art. 98 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych³). Z kolei PBUK odpowiada za tzw. szkody międzynarodowe, w tym m.in. te, które powstały na terytorium Polski w związku z ruchem pojazdów mechanicznych zarejestrowanych w państwach należących do Systemu Zielonej Karty⁴. Powołanie UFG i PBUK uzupełnia zatem system ubezpieczeń obowiązkowych i gwarantuje poszkodowanemu zdarzeniem komunikacyjnym istnienie podmiotu ponoszącego odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez sprawcę zdarzenia nawet wówczas, gdy nie został spełniony obowiązek ubezpieczeniowy czy też zdarzenie miało miejsce z udziałem podmiotu z innego państwa⁵.

W dalszej części artykułu przedstawione zostaną geneza oraz ewolucja kształtowania się odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego oraz systemu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych.

2. Kształtowanie się odpowiedzialności cywilnej na zasadzie ryzyka i odpowiedzialności posiadacza mechanicznego środka komunikacji

Początkowo delikty jako źródła zobowiązań były rozumiane jako przestępstwa⁶. Wśród przestępstw rodzących odpowiedzialność majątkową wyróżniano m.in. bezprawne

³ Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. 2025, poz. 367).

⁴ M. Jusik, *Dochodzenie należności odszkodowawczych w ujęciu podmiotowym – analiza wybranych rozwiązań proceduralnych*, „Monitor Prawniczy” 2022, nr 7, s. 350 i n.

⁵ M. Szaraniec, *Potrzeba zmian w zakresie funkcji kompensacyjnej UFG w razie niemożności wypłaty świadczenia pieniężnego w przypadku upadłości zakładu ubezpieczeń*, „Acta Universitatis Lodzensis Folia Iuridica” 2013, t. 72, s. 141 i n.

⁶ W. Rozwadowski, *Prawo rzymskie. Zarys wykładu wraz z wyborem źródeł*, Poznań 1992, s. 194 i n.

uszkodzenie cudzej rzeczy, które po raz pierwszy kompleksowo uregulowane zostało w *lex Aquilia*⁷. Odpowiedzialność za szkodę wynikającą z uszkodzenia cudzej rzeczy opierała się pierwotnie na bezprawności działania jako przestance obiektywnej, by ustąpić następnie miejsca przestance subiektywnej – winie, która stała się w późniejszym czasie podstawą odpowiedzialności deliktowej.

Pełne uznanie zasady winy nastąpiło w wyniku wprowadzenia pierwszych nowożytnych kodyfikacji⁸. Do połowy XIX wieku odpowiedzialność za szkodę deliktową oparta była na zasadzie winy, która była konieczna dla przypisania danemu podmiotowi odpowiedzialności za wyrządzoną szkodę⁹.

Począwszy od drugiej połowy XIX wieku, z uwagi na rozwój technologii i przemysłu, a co za tym idzie – upowszechnienie wykorzystywania urządzeń i maszyn oraz mechanicznych środków transportu, dostrzeżono konieczność wypracowania innego modelu odpowiedzialności cywilnej. Rosta bowiem liczba szkód, za które nie można było przypisać winy, a tym samym pociągnąć do odpowiedzialności żadnego podmiotu¹⁰. Wobec tego dostrzeżono konieczność ukształtowania innego rodzaju odpowiedzialności, która byłaby niezależna od przesłanki winy¹¹. Jej uzasadnieniem miał być fakt czerpania korzyści z podejmowanych przez dany podmiot niebezpiecznych czynności, w myśl zasady, że ryzyko szkód związanych z działalnością szczególnie niebezpieczną dla otoczenia powinien ponosić ten, kto tę działalność podejmuje i osiąga z niej korzyści¹². Skutkowało to powstaniem odpowiedzialności opartej na zasadzie ryzyka, która obejmowała środki komunikacyjne wprowadzane w ruch za pomocą sił przyrody oraz posiadaczy pojazdów mechanicznych.

⁷ W. Wołodkiewicz, *Rzymskie początki współczesnej odpowiedzialności za szkody na mieniu*, „Palestra” 2011, nr 11–12, s. 188–189.

⁸ W tym w szczególności we francuskim *Code civil des Français* z 1804 roku czy w austriackim kodeksie cywilnym z 1811 roku; M. Nestorowicz, *Ewolucja odpowiedzialności deliktowej w prawie francuskim (na 200-lecie kodeksu Napoleona)*, „Państwo i Prawo” 2007, nr 12, s. 12.

⁹ B. Lewaszkiewicz-Petrykowska, *Czy reforma odpowiedzialności cywilnej jest konieczna?*, [w:] *Problemy odpowiedzialności cywilnej we Francji i w Polsce*, red. Z. Hajn, D. Skupień, Łódź 2016, s. 35.

¹⁰ A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązkowego ubezpieczenia*, Warszawa 1969, s. 11.

¹¹ E. Jędrzejewska, *Odszkodowanie za szkody z OC posiadacza pojazdu w związku z wypadkiem drogowym*, Warszawa 2022, s. 17.

¹² A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 16–17.

W Polsce kształtowanie się odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego rozpoczęło się już w okresie zaborów. Na obszarze ziem zaboru austriackiego obowiązywała wówczas ustawa o odpowiedzialności za szkody wynikłe z opędu automobilów¹³, która w § 1 przewidywała zaostrzoną odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną opędem automobilowym. Ustawa nie zawierała definicji opędu, ale ukształtował się pogląd, że przez opęd należy rozumieć ogół tych środków i zabiegów, których celem jest wywołanie, kontynuowanie lub wstrzymanie ruchu.

Wskazywano przy tym, że „opęd” jest pojęciem szerszym niż pojęcie ruchu, ponieważ pojazd nie musiał być w ruchu, by wyrządzić szkodę, z którą na gruncie wskazanej ustawy wiązała się odpowiedzialność cywilna¹⁴. Natomiast przez automobil rozumiano pojazd drogowy, poruszany siłą wytwarzaną przez czynniki przyrody, która stanowiła bezpośrednią i wyłączną przyczynę ruchu pojazdu (z wyłączeniem pojazdów poruszanych po szynach)¹⁵. Odpowiedzialność ponosił co do zasady kierowca pojazdu i właściciel lub współwłaściciele, przy czym odpowiedzialność mogła ponieść również osoba trzecia, gdy władztwo nad pojazdem zostało czasowo przez właściciela na nią przeniesione¹⁶.

Również na terenach ziem zaboru pruskiego wykształciła się odpowiedzialność na zasadzie ryzyka za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego, którą regulowała ustawa o ruchu pojazdów mechanicznych¹⁷. Odpowiedzialność taką przypisać należało osobie utrzymującej samochód, przez którą należało rozumieć

¹³ Ustawa z dnia 9 sierpnia 1908 r. o odpowiedzialności za szkody wynikłe z opędu automobilów (Dz. ust. p. nr 162).

¹⁴ A. Bielecki, J. Rapaport, *Ustawa automobilowa austriacka z dnia 9 sierpnia 1908 r. z komentarzem*, Kraków 1911, s. 15.

¹⁵ Zgodnie z § 1 ustawy o odpowiedzialności za szkody wynikłe z opędu automobilów, „gdy przez opęd pojazdu drogowego poruszanego siłą elementarną na publicznych ulicach i drogach nie na szynach (automobilu) został kto uszkodzony lub zabity, albo też spowodowana została szkoda w rzeczach, to odpowiada kierownik i właściciel lub każdy współwłaściciel za zwrot spowodowanej szkody, a mianowicie w razie uszkodzenia rzeczy za wyrównanie szkody wedle §1323 aBGB, w razie uszkodzenia cielesnego wedle §§1325 i 1326 aBGB w razie zabicia wedle § 1327 aBGB. [...] Gdy automobil w czasie zajścia zdarzenia wyrządzającego szkodę pozostawiony był komuś do przedsięwzięcia opędu na własny rachunek i niebezpieczeństwo (przedsiębiorca opędu), to odpowiada tenże w miejsce właściciela”.

¹⁶ A. Bielecki, J. Rapaport, op. cit., s. 27–28.

¹⁷ Ustawa z dnia 3 maja 1909 r. o ruchu pojazdów mechanicznych (Dz.U. Rzeszy, str. 437).

tę, do której gospodarstwa samochód należał. Wyjątek dotyczył sytuacji, w której inna osoba wprowadziła pojazd w ruch bez woli i wiedzy osoby utrzymującej pojazd. Wówczas to ta osoba ponosiła odpowiedzialność¹⁸.

Z kolei na terenie ziem zaboru rosyjskiego brak było szczególnych regulacji dotyczących odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu. Na tym obszarze obowiązywał Zwód praw rosyjskich, w którym przewidziano jedynie odpowiedzialność opartą na zasadzie winy¹⁹. Zgoła odmiennie uregulowana była odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną ruchem kolei, bowiem zgodnie z art. 92 ogólnej ustawy o rosyjskich kolejach żelaznych²⁰ kolej żelazna była zobowiązana do wynagrodzenia każdego, kto poniósł szkodę lub stratę spowodowane przez eksploatację kolei żelaznej, a naprawienie szkody odbywało się zgodnie z art. 683 Ustaw cywilnych²¹. Odpowiedzialność ta opierała się na zasadzie ryzyka.

Po odzyskaniu niepodległości odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego wprowadziło rozporządzenie Prezydenta RP – Kodeks zobowiązań²². Przepisy te zostały uchwalone w okresie obowiązywania jeszcze ustawodawstwa byłych państw zaborczych²³. Wobec tego miały one przede wszystkim istotne znaczenie w tej części kraju, w której nie obowiązywały ustawy szczególne (w szczególności na terenie zaboru rosyjskiego)²⁴. Dopiero z chwilą uchylecia przepisów ustaw szczególnych byłych państw zaborczych w 1946 roku znaczenie tej regulacji wzrosło.

¹⁸ R. Longchamps de Berier, *Zobowiązania*, Lwów 1938, s. 272–273.

¹⁹ A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 18.

²⁰ Wyd. r. 1906 r. i kontyn. r. 1908.

²¹ Z. Rymowicz, W. Świącicki, *Prawo cywilne ziem wschodnich. Tom X cz. I Zводу Praw Rosyjskich*, Warszawa 1933, s. 675.

²² Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 października 1933 r. – Kodeks zobowiązań (Dz.U. 1933 nr 82, poz. 598), dalej jako: Kodeks zobowiązań lub k.z.

²³ Ustawa z dnia 9 sierpnia 1908 r. o odpowiedzialności za szkodę wynikłą z ruchu samochodowego (Dz. u. p. austr. nr 162) oraz ustawa z dnia 3 maja 1909 r. o ruchu pojazdów mechanicznych (Dz. u. Rzeszy, s. 437) zostały uchylone dopiero dekretem z dnia 17 października 1946 r. o uchyleniu szczególnych ustaw o odpowiedzialności za wypadki w ruchu kolejowym, samochodowym i w niektórych przedsiębiorstwach oraz przepisów b. państw zaborczych o ruchu i budownictwie kolejowym (Dz.U. nr 55, poz. 312 i 313).

²⁴ R. Longchamps de Berier, op. cit., s. 260.

W Kodeksie zobowiązań została wprowadzona odpowiedzialność właściciela mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody za szkodę na osobie lub mieniu wyrządzoną ruchem tego środka komunikacji (art. 153 § 1 k.z.). Wyłączenie odpowiedzialności właściciela możliwe było jedynie na rzecz osoby, która miała władzę rozporządzania środkiem komunikacji w razie oddania środka komunikacji do użytku innej osobie na jej własny rachunek i niebezpieczeństwo albo w razie pozbawienia właściciela możliwości rozporządzania nim wskutek cudzego czynu bezprawnego (art. 153 § 2 k.z.).

Tym samym odpowiedzialność powiązano z osobą właściciela jako normalnie korzystającego z pojazdu, co było tożsame z rozwiązaniami przewidzianymi w austriackiej i niemieckiej ustawie automobilowej. Odpowiedzialność nie została rozciągnięta na kierowcę pojazdu z tego względu, że w przypadku jego winy możliwe było dochodzenie od niego odszkodowania w drodze regresu, natomiast jeśli winy przypisać mu nie można było, to nie istniały podstawy do ponoszenia przez niego jakiegokolwiek odpowiedzialności²⁵.

Warto odnotować, że Kodeks zobowiązań przewidywał również odpowiedzialność za zasadach ogólnych (zasada winy) w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji oraz w razie szkód wyrządzonych osobom przewożonym z grzeczności (art. 154 k.z.). Uzasadnieniem takiego ukształtowania odpowiedzialności było potencjalne zaistnienie krzywdzących skutków w sytuacji zderzenia się dwóch pojazdów, w których jeden uczestnik poniósłby większą szkodę niż drugi, bowiem każdy z nich byłby zobowiązany do naprawienia szkody poniesionej przez drugiego. Oznaczałoby to zatem, że osoba, która w zdarzeniu komunikacyjnym została poszkodowana w mniejszym stopniu, musiałaby naprawić szkodę w większym stopniu niż drugi uczestnik. Słusznie tym samym przyjęto, że dochodzenie naprawienia szkody powinno nastąpić na zasadach ogólnych.

Natomiast w odniesieniu do przewozu z grzeczności oparcie odpowiedzialności na zasadach ogólnych znajduje swe uzasadnienie w tym, że osoba przewożona z grzeczności korzysta z pojazdu mechanicznego i tym samym powinna ona ponosić

²⁵ R. Longchamps de Berier, *Uzasadnienie projektu Kodeksu zobowiązań z uwzględnieniem ostatecznego tekstu kodeksu*, Komisja Kodyfikacyjna. Podkomisja Prawa o zobowiązaniach, z. 4, Warszawa 1934, s. 224–225.

także odpowiednie ryzyko²⁶. Osoba przewożona z grzeczności, chcąc uzyskać odszkodowanie za wyrządzoną szkodę, winna wykazać winę kierowcy lub właściciela.

Aktualnie obowiązujące przepisy Kodeksu cywilnego również przewidują zaostrzoną odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego, która opiera się na zasadzie ryzyka. Przewidziane dwa wyjątki od tej reguły dotyczą sytuacji, w których doszło do zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody oraz w razie przewozu z grzeczności. Wówczas naprawienie szkody następuje na zasadach ogólnych (art. 436 § 2 k.c.). W tym zakresie zostało powielone rozwiązanie z Kodeksu zobowiązań.

3. Rozwój systemu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w Europie i w Polsce

Instytucja ubezpieczeń kształtowała się przez wiele stuleci. Ich śladów niektórzy przedstawiciele doktryny upatrują już w odległych czasach²⁷. Pierwsze udokumentowane ślady ubezpieczeń odnaleźć można w XIV wieku w ubezpieczeniach morskich, co było skutkiem rozwoju handlu morskiego²⁸. Równie szybko wykształciło się ubezpieczenie od ognia. Natomiast pierwsze ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wprowadzono we Francji w XIX wieku (ubezpieczenie transportu konnego)²⁹. Wykształcenie odpowiedzialności cywilnej za szkodę komunikacyjną oparte na zasadzie ryzyka, a także wzrost liczby pojazdów i zdarzeń szkodowych doprowadziły do wprowadzenia przez wiele państw europejskich

²⁶ Ibidem, s. 225–226.

²⁷ M. Orlicki, *Ubezpieczenia obowiązkowe*, Warszawa 2011, s. 26, który wskazuje za J.M. Grafem von der Schulenburgiem, że mechanizm obowiązku ubezpieczenia dostrzegalny był w systemie ochrony zdrowia stworzonym w Babilonii przez Hammurabiego około roku 2000 p.n.e. czy też w greckich państwach-miastach, w których lekarze finansowani byli z przymusowo wnoszonych przez obywateli składek, zwanych *obulus*, czy A. Wąsiewicz, *Proces rozwojowy obowiązkowych ubezpieczeń*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 1970, s. 89, który jako pierwsze ślady ubezpieczenia OC wskazuje istniejące w średniowieczu ubezpieczenie właścicieli okrętów od następstw wypadków na morzu.

²⁸ P. Bucoń, *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 2008, s. 100 i n.

²⁹ A. Wąsiewicz, *Proces rozwojowy...*, s. 89.

od początku XX wieku przymusu ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Powszechny obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych wprowadzono kolejno: w Danii – w 1918 roku, w Finlandii – w 1925 roku, w Norwegii – w 1926 roku (choć uchwalono już w 1912 roku)³⁰, w Szwecji – w 1929 roku, w Austrii i Wielkiej Brytanii – w 1930 roku, w Luksemburgu – w 1932 roku, w Irlandii – w 1934 roku, w Czechosłowacji i w Szwajcarii – w 1935 roku (w niektórych kantonach istniał taki obowiązek już wcześniej, bo od 1914 roku), w Niemczech – w 1939 roku (co było związane z koniecznością ujednolicenia systemu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych po przyłączeniu Kraju Sudeckiego i Austrii, gdzie ubezpieczenie OC w chwili aneksji było już obowiązkowe)³¹.

Po II wojnie światowej pojawiły się pierwsze próby rozwiązania problemu ochrony osób poszkodowanych zdarzeniami, których sprawcą był kierowcą pojazdu zarejestrowanego w innym państwie. W tym celu w dniu 25 stycznia 1949 roku została wydana rekomendacja Organizacji Narodów Zjednoczonych (tzw. rekomendacja genewska)³², która zalecała utworzenie przez zakłady ubezpieczeniowe poszczególnych państw biur, które opracowały zasady wystawiania certyfikatów ubezpieczeniowych obowiązujących w ruchu międzynarodowym (zielone karty). Umożliwiały one swobodne poruszanie się po terytorium obcego państwa, bez konieczności zawierania dodatkowego ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu w tym państwie. Rekomendacja miała za zadanie również określenie jednolitych zasad zaspokajania roszczeń, które umożliwiały dochodzenie przez poszkodowanego roszczeń odszkodowawczych od biura narodowego działającego na terytorium państwa zamieszkania. System ten określa się mianem Systemu Zielonej Karty³³. Obecnie w ramach Systemu Zielonej Karty w Polsce jako biuro narodowe funkcjonuje Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

³⁰ A Kamela-Sowińska, *Funkcjonalny charakter przemian ubezpieczeń komunikacyjnych*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 1979, z. 4, s. 165.

³¹ I. Biskupski, *O ubezpieczeniach*, Poznań 1925, s. 98–99; M. Orlicki, op. cit., s. 37–38.

³² Zalecenie nr 5 przyjęte dnia 25 stycznia 1949 r. przez Podkomitet ds. Transportu Drogowego Komitetu Transportu Lądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.

³³ D. Maśniak, *Transgraniczny system ochrony ofiar wypadków drogowych*, Warszawa 2010, s. 232 oraz eadem, *Kształtowanie się transgranicznego systemu ochrony ofiar wypadków*

W Polsce system obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych zaczął kształtować się dopiero w okresie powojennym, kiedy to dostrzeżono konieczność zapewnienia poszkodowanym możliwości efektywnego zaspokojenia roszczeń w razie wyrządzenia szkody ruchem pojazdu. Polski ustawodawca ustawą o ubezpieczeniach państwowych z 1952 roku³⁴ wprowadził na całym obszarze państwa obowiązek ubezpieczenia m.in. odpowiedzialności cywilnej „z ruchu środków komunikacji”. Szczegółowe regulacje w tym zakresie ustawa pozostawiła do określenia Radzie Ministrów w drodze rozporządzenia. Z uwagi na brak aktu wykonawczego regulacja ta pozostała jednak martwa³⁵.

Kolejna, wprowadzona w 1958 roku, ustawa o ubezpieczeniach majątkowych i osobowych również przewidywała obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z ruchu środków komunikacji oraz następstw nieszczęśliwych wypadków w komunikacji wynikłych u pasażerów lub innych osób poszkodowanych³⁶. Podobnie jednak jak w przypadku poprzedniej regulacji prawnej, ustawodawca również w ustawie z 1958 roku przewidział delegację dla Rady Ministrów do określenia w drodze rozporządzenia m.in. zakresu obowiązkowych ubezpieczeń oraz terminu i trybu wprowadzenia w życie obowiązkowych ubezpieczeń.

Wraz z wydaniem w dniu 1 grudnia 1961 roku rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych³⁷, które weszło w życie z dniem 1 stycznia 1962 roku, wprowadzone zostało do polskiego porządku prawnego obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych. Ubezpieczenie to powstawało z mocy prawa, a jego zakresem objęte były jedynie pojazdy mechaniczne dopuszczone do ruchu na drogach publicznych Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej podlegające przepisom o rejestracji pojazdów

drogowych, „Zeszyty Prawnicze UKSW” 2004, nr 4(2), s. 110–111.

³⁴ Ustawa z dnia 28 marca 1952 r. o ubezpieczeniach państwowych (Dz.U. 1952 nr 20, poz. 130).

³⁵ P. Bucorń, op. cit., s. 104.

³⁶ Ustawa z dnia 2 grudnia 1958 r. o ubezpieczeniach majątkowych i osobowych (Dz.U. 1958 nr 72, poz. 357), dalej jako: ustawa o ubezpieczeniach majątkowych i osobowych.

³⁷ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 grudnia 1961 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych (Dz.U. 1961 nr 55, poz. 311).

mechanicznych (§ 2 tego rozporządzenia). Stosunek ubezpieczenia powstawał zatem z chwilą dopuszczenia pojazdu do ruchu i trwał do momentu wycofania go z ruchu.

Natomiast pojazd niezarejestrowany nie był objęty ubezpieczeniem obowiązkowym i w razie wyrządzenia szkody przez posiadacza takiego pojazdu zakład ubezpieczeń nie ponosił odpowiedzialności za szkodę³⁸. Tym samym ochroną ubezpieczeniową nie były objęte wszystkie osoby poszkodowane wskutek ruchu mechanicznego środka komunikacji³⁹. Słusznie zatem w kolejnym rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych⁴⁰ objęto ubezpieczeniem pojazdy mechaniczne podlegające rejestracji według zasad określonych w przepisach o rejestracji pojazdów samochodowych. Dopuszczenie lub wycofanie z ruchu przestało mieć zatem znaczenie z perspektywy odpowiedzialności ubezpieczyciela.

Zauważyć należy, że obowiązujący w okresie do 1990 roku system obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego zakładał równoległe istnienie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej i ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków. Ich połączenie w jeden rodzaj ubezpieczenia nastąpiło dopiero w ustawie o działalności ubezpieczeniowej⁴¹, która miała niebagatelne znaczenie dla systemu ubezpieczeń w Polsce. Zrywała ona z monopolem Państwowego Zakładu Ubezpieczeń w zakresie działalności ubezpieczeniowej i otwierała rynek ubezpieczeń dla innych towarzystw ubezpieczeniowych⁴². Ponadto wprowadzała ubezpieczenie autocasco jako ubezpieczenie dobrowolne oraz umowę ubezpieczenia jako źródło powstania stosunku ubezpieczenia (w przeciwieństwie do poprzednio obowiązujących przepisów, z których wynikało powstanie stosunku ubezpieczenia z mocy prawa)⁴³. Zmiany wprowadzone wskazaną ustawą miały charakter przełomowy, przybliżający polskie ustawodawstwo do zachodnioeuropejskich standardów, i umożliwiły rozwój ubezpieczeń majątkowych i osobowych w Polsce.

³⁸ A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 149.

³⁹ P. Bucoń, op. cit., s. 104.

⁴⁰ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 kwietnia 1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz.U. 1968 nr 15, poz. 89).

⁴¹ Ustawa z dnia 28 lipca 1990 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz.U. 1990 nr 59, poz. 344).

⁴² P. Bucoń, op. cit., s. 104.

⁴³ B. Wolińska, M. Więcko, [w:] *Ubezpieczenia komunikacyjne*, red. S. Rogowski, Warszawa 2008, s. 26–27.

Dalszy rozwój ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce powiązany był z koniecznością podjęcia prac legislacyjnych w zakresie ubezpieczeń gospodarczych w związku z planowaną akcesją Polski do Unii Europejskiej. W odniesieniu do problematyki ubezpieczenia komunikacyjnego konieczne stało się dostosowanie przepisów polskich w szczególności do dyrektyw komunikacyjnych⁴⁴, które następnie zostały połączone w jedną unijną dyrektywę 2009/103/WE w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności⁴⁵. Dyrektywa ta doprowadziła do ujednolicenia i scalenia w jednym akcie prawnym dotychczasowych dyrektyw komunikacyjnych⁴⁶. W chwili obecnej akt ten pełni kluczową rolę w systemie regulującym zasady odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych.

4. Wnioski

Stwierdzić należy, że problematyka ochrony uczestników ruchu drogowego dostrzeżona została wraz z upowszechnieniem się środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody i słusznie odnotowano konieczność zmiany zasady odpowiedzialności

⁴⁴ Dyrektywa Rady 72/166/EWG 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 ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz.U. L 103 z 2.5.1972, s. 1); Dyrektywa Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych (Dz.U. L 8 z 11.1.1984, s. 17); Dyrektywa Rady 90/232/EWG z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz.U. L 129 z 19.5.1990, s. 33); Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/26/WE z dnia 16 maja 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, zmieniająca dyrektywy Rady 73/239/EWG i 88/357/EWG (Dz.U. L 181 z 20.7.2000, s. 65).

⁴⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz.U. L 263 z 7.10.2009, s. 11), dalej jako: dyrektywa komunikacyjna.

⁴⁶ M. Orlicki, op. cit., s. 308.

za szkodę wyrządzoną zdarzeniem komunikacyjnym. Zasada ryzyka wyłącza bowiem konieczność wykazania przez poszkodowanego winy sprawcy (z wyjątkami zasygnalizowanymi w treści artykułu), co z kolei zwiększa efektywność ochrony poszkodowanego. Skonstruowanie systemu regulacji prawnych określających podstawowe zasady odpowiedzialności ubezpieczyciela oraz instytucji związanych z ochroną poszkodowanego w zdarzeniu komunikacyjnym było dalszym krokiem ku zwiększeniu ochrony poszkodowanego.

Postęp technologii, w tym w szczególności sztucznej inteligencji, wskazuje, że problematyka ochrony uczestników drogowego wymaga dalszych prac. Wynika to zwłaszcza z pojawienia się urządzeń transportu osobistego (UTO), do których można zaliczyć hulajnogi elektryczne (e-hulajnogi), elektroniczne deskorolki (*hoverboardy*) czy *segwaye*. Obecne w przestrzeni miejskiej, mogą doprowadzić do zdarzenia szkodowego, a aktualne przepisy nie przewidują obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkodę spowodowane przez te pojazdy⁴⁷.

Ponadto wdrażanie nowoczesnych technologii znacząco wpływa na zwiększenie automatyzacji pojazdów. Aktualnie na rynku obecne są już pojazdy zautomatyzowane wyposażone w systemy wspomagające kierowcę, a istnieje prawdopodobieństwo, że do końca dekady dostępne będą do użytku pojazdy o wysokim stopniu automatyzacji oraz pojazdy w pełni zautomatyzowane. Już teraz zatem istnieje

⁴⁷ 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. L 2021 430, str. 1) wprowadziła zmianę definicji pojazdu w dyrektywie komunikacyjnej, wskazując, że jest to „a) każdy pojazd silnikowy poruszający się na lądzie, lecz nieporuszający się po szynach, napędzany wyłącznie siłą mechaniczną, którego: (i) maksymalna prędkość konstrukcyjna jest większa niż 25 km/h; lub (ii) maksymalna masa netto jest większa niż 25 kg a maksymalna prędkość konstrukcyjna jest większa niż 14 km/h; b) każdą przyczepę przeznaczoną do użytku z pojazdem, o którym mowa w lit. a), niezależnie od tego, czy jest przyłączona”. Zmiana ta weszła w życie 22 grudnia 2021 roku. W Polsce maksymalna prędkość hulajnogi elektrycznej wynosi 20 km/h (art. 20 ust. 6 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz.U. z 2024 r., poz. 1251), wobec czego odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną ruchem tego pojazdu nie podlega obowiązkowemu ubezpieczeniu komunikacyjnemu. Jednak już w wielu państwach europejskich wprowadzono taki obowiązek (np. we Francji czy Niemczech, <https://konsument.gov.pl/przegląd-przepisow-dla-e-hulajnog-w-europie> (dostęp: 22.05.2025)).

konieczność podjęcia dyskusji nad tym, czy aktualnie obowiązujący model odpowiedzialności cywilnej za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu i istniejący system obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych są wystarczające dla zagwarantowania ochrony prawnej uczestnikom zdarzenia komunikacyjnego z udziałem pojazdu autonomicznego.

Bibliografia

Akty prawne

Dyrektywa Rady 72/166/EWG 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. L 103 z 2.5.1972).

Dyrektywa Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych (Dz.U. L 8 z 11.1.1984).

Dyrektywa Rady 90/232/EWG z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz.U. L 129 z 19.5.1990).

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/26/WE z dnia 16 maja 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, zmieniająca dyrektywy Rady 73/239/EWG i 88/357/EWG (Dz.U. L 181 z 20.7.2000).

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 ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz.U. L 263 z 7.10.2009).

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. L 430 z 2.12.2021).

- Ustawa z dnia 9 sierpnia 1908 r. o odpowiedzialności za szkody wynikłe z opędu automobilów (Dz. ust. p. nr 162).
- Ustawa z dnia 9 sierpnia 1908 r. o odpowiedzialności za szkodę wynikłą z ruchu samochodowego (Dz. u. p. austr. nr 162).
- Ustawa z dnia 3 maja 1909 r. o ruchu pojazdów mechanicznych (Dz. u. Rzeszy).
- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 października 1933 r. – Kodeks zobowiązań (Dz.U. 1933 nr 82, poz. 598).
- Dekret z dnia 17 października 1946 r. o uchyleniu szczególnych ustaw o odpowiedzialności za wypadki w ruchu kolejowym, samochodowym i w niektórych przedsiębiorstwach oraz przepisów b. państw zaborczych o ruchu i budownictwie kolejowym (Dz.U. 1946 nr 55, poz. 312 i 313).
- Ustawa z dnia 28 marca 1952 r. o ubezpieczeniach państwowych (Dz.U. 1952 nr 20, poz. 130).
- Ustawa z dnia 2 grudnia 1958 r. o ubezpieczeniach majątkowych i osobowych (Dz.U. 1958 nr 72, poz. 357).
- Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. 2024, poz. 1061).
- Ustawa z dnia 28 lipca 1990 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz.U. 1990 nr 59, poz. 344).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. 2024, poz. 1251).
- Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. Dz.U. 2025, poz. 367).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 grudnia 1961 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych (Dz.U. 1961 nr 55, poz. 311).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 kwietnia 1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz.U. 1968 nr 15, poz. 89).

Literatura

- Bielecki Adam, Rapaport Jakub, *Ustawa automobilowa austriacka z dnia 9 sierpnia 1908 r. z komentarzem*, Kraków 1911.
- Biskupski Ignacy, *O ubezpieczeniach*, Poznań 1925.
- Bucoń Pawł, *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 2008.
- Jędrzejewska Ewa, *Odszkodowanie za szkody z OC posiadacza pojazdu w związku z wypadkiem drogowym*, Warszawa 2022.
- Jusik Michalina, *Dochodzenie należności odszkodowawczych w ujęciu podmiotowym – analiza wybranych rozwiązań proceduralnych*, „Monitor Prawniczy” 2022, nr 7, s. 350–356.
- Kamela-Sowińska Aldona, *Funkcjonalny charakter przemian ubezpieczeń komunikacyjnych*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 1979, z. 4, s. 157–177.

- Lewaszkiwicz- Petrykowska Biruta, *Czy reforma odpowiedzialności cywilnej jest konieczna?*, [w:] *Problemy odpowiedzialności cywilnej we Francji i w Polsce*, red. Zbigniew Hajn, Dagmara Skupień, Łódź 2016, s. 33–60.
- Longchamps de Berier Roman, *Uzasadnienie projektu Kodeksu zobowiązań z uwzględnieniem ostatecznego tekstu kodeksu*, Komisja Kodyfikacyjna. Podkomisja Prawa o zobowiązaniach, z. 4, Warszawa 1934.
- Longchamps de Berier Roman, *Zobowiązania*, Lwów 1938.
- Maśniak Dorota, *Kształtowanie się transgranicznego systemu ochrony ofiar wypadków drogowych*, „Zeszyty Prawnicze UKSW” 2004, nr 4(2), s. 109–116.
- Maśniak Dorota, *Transgraniczny system ochrony ofiar wypadków drogowych*, Warszawa 2010.
- Nestorowicz Mirosław, *Ewolucja odpowiedzialności deliktowej w prawie francuskim (na 200-lecie kodeksu Napoleona)*, „Państwo i Prawo” 2007, nr 12, s. 10–23.
- Orlicki Marcin, *Ubezpieczenia obowiązkowe*, Warszawa 2011.
- Rozwadowski Władysław, *Prawo rzymskie. Zarys wykładu wraz z wyborem źródeł*, Poznań 1992.
- Rymowicz Zygmunt, Święcicki Witold, *Prawo cywilne ziem wschodnich. Tom X cz. I Zwodu Praw Rosyjskich*, Warszawa 1933.
- Szaraniec Monika, *Potrzeba zmian w zakresie funkcji kompensacyjnej UFG w razie niemożności wypłaty świadczenia pieniężnego w przypadku upadłości zakładu ubezpieczeń*, „Acta Universitatis Lodzensis Folia Iuridica” 2013, t. 72, s. 135–151.
- Wąsiewicz Andrzej, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązkowego ubezpieczenia*, Warszawa 1969.
- Wąsiewicz Andrzej, *Proces rozwojowy obowiązkowych ubezpieczeń*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 1970, s. 87–102.
- Wolińska Bożena, Więcko Małgorzata, w: *Ubezpieczenia komunikacyjne*, red. Stanisław Rogowski, Warszawa 2008, s. 25–28.
- Wołodkiewicz Witold, *Rzymskie początki współczesnej odpowiedzialności za szkody na mieniu*, „Palestra” 2011, nr 11–12, s. 187–191.

Inne

- Przegląd przepisów dla e-hulajnog w Europie, <https://konsument.gov.pl/przeglad-przepisow-dla-e-hulajnog-w-europie> (dostęp: 22.05.2025).
- Zalecenie nr 5 przyjęte dnia 25 stycznia 1949 r. przez Podkomitet ds. Transportu Drogowego Komitetu Transportu Lądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.

► STRESZCZENIE

Ochrona poszkodowanego zdarzeniem komunikacyjnym w Polsce – ewolucja odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego i obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego

Od czasu pojawienia się pierwszych pojazdów napędzanych siłami przyrody minęły już ponad dwa stulecia. W międzyczasie dostrzeżono ryzyko, jakie pojazdy stwarzają dla otoczenia, w tym w szczególności dla życia i zdrowia. Wprowadzane stopniowo regulacje prawne miały na celu zapewnienie bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego, jak i zagwarantowanie im możliwości skutecznego dochodzenia roszczeń wynikłych ze zdarzenia komunikacyjnego. Powstała w ten sposób odpowiedzialność deliktowa posiadacza pojazdu mechanicznego na zasadzie ryzyka, która opiera się na założeniu, że ryzyko podejmowania szczególnie niebezpiecznej działalności powinna ponosić osoba, która ją podejmuje.

Dalsze etapy rozwoju systemu ochrony poszkodowanych zdarzeniami komunikacyjnymi obejmowały stworzenie systemu obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, gwarantujących poszkodowanemu zaspokojenie jego roszczeń. Niemale znaczenie w efektywnej ochronie poszkodowanych zdarzeniami komunikacyjnymi mają także powołane instytucje gwarantujące wypłatę odszkodowania w przypadku, kiedy pojazd, który spowodował wypadek, jest nieubezpieczony lub niezidentyfikowany, czy zaspokajające roszczenia w państwie pochodzenia poszkodowanego, gdy druga strona pochodzi z innego państwa europejskiego.

W artykule podjęto problematykę ewolucji odpowiedzialności cywilnej za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu mechanicznego od początku XX wieku aż do współczesności, a także wpływu takiego ukształtowania zasad odpowiedzialności na powstanie obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego. Podjęte w tekście rozważania prowadzą do wniosku, że rola i znaczenie odpowiedzialności posiadacza pojazdu opartej na zasadzie ryzyka są niebagatelne w kontekście ochrony uczestników ruchu drogowego. Równie istotną funkcję pełnią obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne. Obecne zmiany technologiczne, w tym w szczególności pojawienie się urządzeń transportu osobistego oraz pojazdów zautonomizowanych (czy w przyszłości pojazdów autonomicznych), wskazują na to, że w niedalekiej przyszłości powstanie konieczność jednoznacznego ustalenia zasad odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego za szkodę w związku z rozwojem technologii.

► SUMMARY

**Protection of Traffic Accident Victims in Poland –
Evolution of the Liability of Motor Vehicle Owners and Mandatory Motor Insurance**

It has been over two centuries since the emergence of the first vehicles powered by natural forces. In the meantime, the risks posed by vehicles to their surroundings – particularly to life and health – have been recognized. Gradually introduced legal regulations aimed to ensure the safety of road traffic participants and to guarantee their ability to effectively pursue claims arising from traffic incidents. This led to the development of tort liability of the motor vehicle owner based on the principle of risk, which assumes that the person engaging in particularly hazardous activities should bear the associated risks.

Subsequent stages in the development of the protection system for traffic accident victims included the creation of a system of mandatory motor insurance, ensuring compensation for the injured party. Institutions established to guarantee compensation also play a significant role in providing effective protection, especially in cases where the vehicle responsible for the accident is uninsured or unidentifiable, or when the victim seeks compensation in their home country while the other party is from another European state.

This article addresses the evolution of civil liability for damage caused by the operation of a motor vehicle from the early 20th century to the present day, as well as the impact of the development of liability rules on the establishment of mandatory third-party liability (TPL) insurance for motor vehicle owners. The considerations presented lead to the conclusion that the role and significance of liability based on the risk principle are substantial in the context of protecting road traffic participants. Mandatory motor insurance plays an equally important role. Current technological developments – especially the emergence of personal transport devices and automated (or in the future, fully autonomous) vehicles – indicate that in the near future, there will be a need to clearly define the rules of liability for motor vehicle owners in light of technological advancements.