**Ruch po nowemu, czyli ważne zmiany w OC dla kierowców**

**Ostatnio w kontekście zmian dotyczących OC posiadaczy pojazdów mechanicznych mówi się przede wszystkim o nowych, wyższych stawkach opłat karnych na 2025 r.**

**Warto jednak pamiętać, że nieco wcześniej (w listopadzie 2024 r.) miały miejsce inne zmiany dotyczące obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych dla kierowców. Jedna z tych zmian jest trochę niedoceniana, gdyż media bardziej skupiają się np. na listopadowym podniesieniu limitów odpowiedzialności ubezpieczycieli.**

Ważniejszą kwestią dla wielu posiadaczy pojazdów mechanicznych może być jednak **niedawna zmiana definicji wprowadzenia pojazdu do ruchu**. Eksperci największej w Polsce multiagencji ubezpieczeniowej Unilink wyjaśniają, dlaczego modyfikacja przepisów jest istotna między innymi dla posiadaczy pojazdów wolnobieżnych.

**Zmiany w ustawie o OC nadeszły, choć z dużym opóźnieniem**

Dla ścisłości warto przypomnieć, że analizowane zmiany prawne wynikają z *ustawy 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. 2024 poz. 1565). Ten [akt prawny](https://dziennikustaw.gov.pl/D2024000156501.pdf) wszedł w życie 6 listopada 2024 roku, ale niektóre jego przepisy obowiązują wstecznie. „*Wynika to z faktu, że Polska spóźniła się z implementacją do swojego prawa Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/2118 z dnia 24 listopada 2021 r.*” – wyjaśnia **Andrzej Prajsnar**, ekspert multiagencji ubezpieczeniowej Unilink.

**Wprowadzenie pojazdu do ruchu jest niezależne… od ruchu**

Wspomniana wcześniej *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/2118* uwzględniająca orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, wymusiła wprowadzenie do polskich przepisów **definicji ruchu pojazdu**. Od 6 listopada 2024 r. w *ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych* znajdziemy następującą definicję:

l ***ruch pojazdu*** *- 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.*

Poza tym, ustawodawca przygotował też **nową definicję wprowadzenia pojazdu do ruchu**, która brzmi następująco:

l ***wprowadzenie pojazdu do ruchu*** *- każde użycie pojazdu mechanicznego 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.*

Przypomnijmy, że zgodnie ze wcześniejszą definicją, wprowadzenie pojazdu do ruchu oznaczało wprowadzenie pojazdu na drogę, rozumianą zgodnie z art. 2 pkt 1 *ustawy - Prawo o ruchu drogowym* oraz art. 4 pkt 2 *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych*.

Chodziło zatem o drogę rozumianą jako wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa i jako pas terenu przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, ruchu osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt (zobacz: *M. Maliszewska [w:] Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Komentarz, red. G. Dybała, K. Szpyt, Warszawa 2022, art. 2*).

„Teraz, zgodnie z nową definicją, pojazd nie musi już wcale znajdować się drodze” – wyjaśnia **Maciej Łoboz**, ekspert multiagencji ubezpieczeniowej Unilink.

**Zmiany dotyczą posiadaczy pojazdów wolnobieżnych**

Definicyjne zmiany w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych są **ważne zwłaszcza dla posiadaczy pojazdów wolnobieżnych**. Już w poprzednim stanie prawnym pojawiały się opinie dotyczące konieczności objęcia obowiązkowym ubezpieczeniem OC wózków widłowych oraz podobnych pojazdów nieporuszających się po drogach publicznych i/lub prywatnych (zobacz: *D. Maśniak [w:] 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, Warszawa 2020, art. 29*).

Nowe definicje ustawowe dostarczają dodatkowych argumentów popierających tezę o konieczności objęcia obowiązkowym ubezpieczeniem OC wózków widłowych oraz podobnych pojazdów wolnobieżnych, wykorzystywanych poza drogami publicznymi oraz prywatnymi. Taka sytuacja oznacza dodatkowy wydatek dla przedsiębiorców, ale i większą ochronę dla pracowników w razie różnego rodzaju wypadków.

**Co jeszcze niedawno zmieniło się w przepisach dotyczących OC?**

Eksperci multiagencji ubezpieczeniowej Unilink zwracają również uwagę na inne niedawne zmiany prawne, dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia OC. Chodzi o następujące modyfikacje przepisów:

l **podwyższenie minimalnych sum gwarancyjnych** **w OC dla posiadaczy pojazdów mechanicznych** do 29 876 400 złotych w przypadku szkód na osobie i 6 021 600 złotych w razie szkód na mieniu (zmiany wprowadzono wstecznie, dla umów zawartych od 23 grudnia 2023 r. oraz dla szkód zaistniałych od tego dnia, co jest związane z opóźnieniami w implementacji unijnych przepisów);

l **podwyższenie minimalnych sum gwarancyjnych, które dotyczą OC dla rolników** - również do 29 876 400 złotych w przypadku szkód na osobie i 6 021 600 złotych w razie szkód na mieniu (wyższe sumy są stosowane wstecznie - na takich zasadach, jak przy OC dla kierowców);

l zobowiązanie UFG do wypłaty świadczeń polskim poszkodowanym (w wypadku na terenie Polski) po niewypłacalności krajowego lub unijnego ubezpieczyciela (PBUK będzie odpowiedzialny za skutki niewypłacalności ubezpieczyciela w odniesieniu do zdarzeń, które miały miejsce na terenie innego kraju - również spoza UE);

l wprowadzenie przepisów, które tworzą dla UFG specjalny fundusz do spraw niewypłacalności zasilany wpłatami ubezpieczycieli (do 0,1% składki przypisanej brutto z obowiązkowego OC);

l uregulowanie kwestii wypłaty przez UFG świadczeń za historyczne szkody (od 11 grudnia 2009 r. do 10 czerwca 2012 r.), co stanowi następstwo *Wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 21 grudnia 2021 r.* *(C-428/20);*

l wprowadzenie zakazu dyskryminacji ubezpieczonego (posiadacza pojazdu mechanicznego) ze względu na narodowość oraz poprzednie miejsce zamieszkania w przypadku stosowania zaświadczeń o przebiegu ubezpieczenia do wyliczania składki OC;

l zobligowanie PBUK oraz UFG do zamieszczania na swoich stronach www informacji o sposobach dochodzenia roszczeń (w tym na drodze sądowej);

l wyłączenie ruchu pojazdów związanego ze sportem motorowym z przepisów dotyczących obowiązkowego OC.

Jak widać, niedawnych zmian w zakresie obowiązkowego OC jest całkiem sporo, a niektóre z nich mogą być istotne dla „typowego” Kowalskiego. „*Dlatego ubezpieczyciele i Agenci ubezpieczeniowi powinni w miarę możliwości informować swoich klientów o nowych przepisach*” – podsumowuje Maciej Łoboz, ekspert Unilink.