

Dorota Maśniak

Uniwersytet Gdański

OŚRODKI INFORMACJI JAKO INSTYTUCJE WZMACNIAJĄCE OCHRONĘ OFIAR WYPADKÓW DROGOWYCH NA PRZYKŁADZIE DZIAŁALNOŚCI UBEZPIECZENIOWEGO FUNDUSZU GWARANCYJNEGO I MOTOR INSURANCE INFORMATION CENTRE

1. Wstęp

Pięć dyrektyw komunikacyjnych to dowód wagi, jaką prawodawca wspólnotowy przykładą do problemu skutecznej i pełnej ochrony ofiar wypadków drogowych. Biorąc pod uwagę, że na drogach ginie więcej osób niż we wszystkich wojnach łącznie, nie dziwią wielokierunkowe działania władz publicznych wszelkich szczebli dążących z jednej strony do usprawnienia prewencji, z drugiej do ulżenia doli ofiar i minimalizacji negatywnych skutków wypadków drogowych. Niemala w tym rola ubezpieczeń.

Problemem dla poszkodowanego może być nie tylko udowodnienie zasadności roszczeń, ale samo ich dochodzenie, szczególnie w przypadku stosunków transgranicznych, czyli powstałych w sytuacji, gdy sprawca lub poszkodowany przekracza granicę. Próba rozwiązania tych trudności jest system jednolitych instytucji działających we wszystkich państwach europejskiego obszaru gospodarczego, zwany systemem czwartej dyrektywy komunikacyjnej ze względu na podstawę prawną ich powołania. Pierwszym krokiem w procesie dochodzenia roszczeń jest wiedza na temat ich adresata i stanu faktycznego. Okoliczności wypadku drogowego mogą utrudniać zdobycie tych informacji w momencie wypadku. W ich zdobyciu przez poszkodowanego pomóc mają współpracujące ze sobą powołane we wszystkich państwach systemu ośrodki informacji.

Celem artykułu jest przedstawienie zakresu ich działalności na przykładzie dwóch wybranych ośrodków: brytyjskiego i polskiego. Z założenia jednolite instytucje „wbudowane” są w istotnie różniące się od siebie systemy prawne i funkcjonujące na rynkach ubezpieczeniowych o różnym stopniu rozwoju. Analiza porównawcza ma pomóc w poszukiwaniu optymalnych rozwiązań prawnych wzmacnia-

jących ochronę ofiar wypadków drogowych. Proces ulepszania systemu dochodzenia roszczeń ubezpieczeniowych przez ofiary wypadków drogowych wymuszany jest przez prawodawcę wspólnotowego i doświadczenia.

2. Cel działalności Motor Insurance Information Centre

Cel działalności Motor Insurance Information Centre (MIIC) determinuje zła sława Wielkiej Brytanii jako jednego z państw w Europie Zachodniej o najwyższej liczbie uczestników ruchu drogowego unikających spełnienia obowiązku ubezpieczenia. Zgodnie ze statystykami na 20 zmotoryzowanych posiadaczy polisy ubezpieczeniowej przypada 1 niemający ubezpieczenia. Ów problem dramatycznie wzrasta i z punktu widzenia finansowego oznacza stratę w wysokości 600 mln funtów rocznie. Nie dziwi zatem uznanie walki z unikaniem spełnienia obowiązku ubezpieczenia przez posiadaczy pojazdów za priorytet w działalności brytyjskiego centrum informacji. Motor Insurance Database – organizowana i zarządzana przez MIIC – stała się kluczowym narzędziem w akcji wymierzonej przeciwko przestępcom poruszającym się po drogach bez wymaganej ochrony ubezpieczeniowej. Największym klientem MIIC jest obecnie policja sprawdzająca dane kierujących zatrzymanych na drodze. Poza tym MIIC pełni funkcję ośrodka informacji, którego powołanie narzuciły państwom członkowskim przepisy czwartej dyrektywy komunikacyjnej z 2000 r. [1].

3. Obowiązek powołania ośrodka informacji

Każde państwo członkowskie zostało zobowiązane do ustanowienia lub zawiązania na swoim terytorium ośrodka informacji odpowiedzialnego za prowadzenie rejestru informacji identyfikujących pojazdy mające stałe miejsce postoju na terytorium danego państwa oraz informacji ubezpieczeniowych świadczących o zakresie ochrony ubezpieczeniowej odpowiedzialności posiadaczy tychże pojazdów. Zakres odpowiedzialności ośrodków informacji obejmuje również koordynowanie, zbieranie i rozprzestrzenianie tych informacji oraz udzielanie pomocy w ich uzyskaniu osobom uprawnionym. Dyrektywa nie przesądza ani sposobu powołania instytucji odpowiedzialnej za działalność informacyjną, ani jej statusu prawnego. Nie wydaje się również wykluczone podzielenie kompetencji i odpowiedzialności pomiędzy kilka podmiotów [5, s. 63], o ile byłoby to zasadne.

Regulacje brytyjskie [11] nie pozostawiają wątpliwości co do wykorzystania swobody pozostawionej krajom członkowskim. Jeden podmiot o określonej formie organizacyjno-prawnej ponosi odpowiedzialność za prawidłowy przepływ informacji wymagany przez prawo wspólnotowe. Polskie regulacje nie są tak jednoznaczne. Przepisy ustawy o ubezpieczeniach komunikacyjnych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym (UFG) i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (PBUK) na pozór wyraźnie wskazują, że „fundusz pełni funkcję ośrodka

informacji”. Z dalszych regulacji wynika, że do zadań UFG należy zarówno prowadzenie rejestru informacji, jak i udostępnianie zgromadzonych danych. Zastanawia zatem *ratio legis* innych przepisów tej ustawy, z których wynika, że kompetencje w zakresie ustalania i udostępniania danych ubezpieczeniowych umożliwiających dochodzenie roszczeń transgranicznych ma Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Zgodnie ze stanowiskiem części doktryny funkcje ośrodka informacji zostały podzielone pomiędzy UFG i PBUK [13, s. 163; 6, s. 195]. Zdaniem autorki doszło do dublowania funkcji, co mimo pozoru zwiększenia ochrony poszkodowanych, może utrudniać sprawny przepływ informacji, ustalenie zakresu odpowiedzialności powołanych podmiotów i wzrost kosztów [4, s. 1008 i nast.].

4. Status prawny brytyjskiego i polskiego ośrodka informacji

MIIC pozostaje w strukturach Motor Insurance Bureau (MIB) [10, s. 246-265], które działa od 1946 r. jako *private company limited by guarantee*, czyli podmiot prywatny. Jest to forma przyjmowana w Wielkiej Brytanii przede wszystkim przez organizacje *non profit*. Ten typ spółki nie posiada kapitału akcyjnego, za to gromadzi członków, którzy są gwarantami odpowiadającymi do kwot, jakie zobowiązują się wnieść do spółki w razie jej niewypłacalności celem zabezpieczenia jej bytu w razie upadłości. Posiada osobowość prawną i wzorem innych podmiotów prywatnych występujących w obrocie odpowiada za przyjęte czy też narzucone zobowiązania. Nie bez znaczenia dla określenia roli i miejsca MIIC na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych ma łączenie w ręku MIB funkcji wszystkich działających na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych instytucji ubezpieczeniowych czy quasi-ubezpieczeniowych, których powołanie zostało narzucone państwu przez normy wspólnotowe lub międzynarodowe. Pełni rolę zarówno biura narodowego, ubezpieczeniowego funduszu gwarancyjnego, organu odszkodowawczego, jak i ośrodka informacji.

Status prawny polskiego ośrodka informacji pozostawia wiele wątpliwości. Zgodnie z przepisami ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych [12, art. 96] Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny ma osobowość prawną. Charakter prawny budził kontrowersje pod rządami ustawy o działalności ubezpieczeniowej. Z załem trzeba stwierdzić, że obecnie obowiązujące przepisy ich nie rozwiąły. W konstrukcji UFG można doszukać się zarówno cech publiczno jak i prywatnoprawnych. Nadzór nad jego działalnością sprawuje minister właściwy do spraw instytucji finansowych – co do legalności i zgodności ze statutem sposobu wykonywania zadań. Co istotne, z punktu widzenia obowiązków ciążących na UFG jako na ośrodku informacji, w przypadku negatywnych wyników kontroli w ramach nadzoru minister może żądać usunięcia nieprawidłowości w wyznaczonym terminie bądź wnioskować o odwołanie z pełnionej funkcji członka zarządu funduszu odpowiedzialnego za powstałe nieprawidłowości.

O publicznoprawnym charakterze funduszu świadczą również jego kompetencje w zakresie egzekucji administracyjnej należności pieniężnych w związku z kontrolą spełnienia obowiązku zawierania umów obowiązkowych ubezpieczeń: wystawia tytuł wykonawczy, nie wydaje jednakże decyzji administracyjnych, nie jest organem administracji publicznej [3, s. 114]. Działalność funduszu opiera się na członkostwie prywatnych podmiotów – ubezpieczycieli. Ten fakt pozwolił Rzecznikowi Praw Obywatelskich bronić stanowiska, zgodnie z którym fundusz jest swoistego rodzaju „zakładem ubezpieczeń”¹ [7 s. 131-132]. To stanowisko wydaje się jednakże skrajne. Niemniej brak zgody w doktrynie i orzecznictwie co do statusu UFG utrudnia ustalenie zakresu i rodzaju odpowiedzialności związanej z gromadzeniem i udostępnianiem danych.

5. Obowiązek prowadzenia rejestru zawierającego określone informacje

Ośrodek informacji umożliwia dostęp do określonych informacji, które może koordynować i przekazywać celem ułatwienia dochodzenia roszczeń wynikających z umów ubezpieczenia. MIIC uzyskuje od ubezpieczycieli, ubezpieczających lub innych podmiotów i udostępnia dane określone przepisami czwartej dyrektywy jako pomocne dla ofiar wypadków drogowych. Obejmują one podstawowe dane dotyczące pojazdów, które mają stałe miejsce pobytu na terytorium Wielkiej Brytanii (numery rejestracyjne, dane posiadacza) oraz podstawowe informacje ubezpieczeniowe (numer polisy, nazwę ubezpieczonego, nazwę i adres ubezpieczyciela, nazwę i adres reprezentanta ds. roszczeń, okres ubezpieczenia). Zgodnie z wymogami dyrektywy rejestr koordynuje również dane pojazdów dopuszczonych do ruchu bez obowiązku korzystania z ochrony ubezpieczeniowej przez ich posiadaczy, ze wskazaniem podmiotu odpowiedzialnego za rekompensatę szkód spowodowanych ich ruchem.

Polski ustawodawca znacznie rozszerzył zakres danych gromadzonych w rejestrach prowadzonych przez UFG. Stworzona w odpowiedzi na wymóg prawa wspólnotowego baza danych uległa rozbudowaniu ze względu na rozszerzenie funkcji polskiego centrum informacji. Oprócz ułatwiania dochodzenia roszczeń przez ofiary wypadków drogowych, ma ona służyć zwiększeniu wykrywalności przestępstw ubezpieczeniowych, czyli działać w interesie ubezpieczycieli. Od roku 2005, obok szczegółowych danych wynikających z umów ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów oraz dotyczących zdarzeń powodujących odpowiedzialność ubezpieczycieli z tytułu tych umów, gromadzone są dane o dobrowolnych ubezpie-

¹ Stanowisko Rzecznika przedstawione w uzasadnieniu wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 18 kwietnia 2000 r. (sygn. K 23/99, OTK 2000/3/89), w którym Trybunał zdefiniował UFG jako wyposażoną w osobowość prawną jednostkę organizacyjną, powołaną zwłaszcza w celu gwarantowania świadczeń poszkodowanym, którzy nie nabyli uprawnień do świadczeń ubezpieczeniowych, z powodu niezrealizowania obowiązku ubezpieczenia.

zeniach autocasco – w równie szczegółowym zakresie. Jest to zgodne z dążeniem do umiejscowienia całości informacji ubezpieczeniowej dotyczącej rynku ubezpieczeń komunikacyjnych w ośrodku informacji UFG [8, s. 17]. Powstaje jednak pytanie, czy rozszerzenie zakresu obowiązków ośrodka informacji, powiększenie rejestrów nie odbije się na sprawności funkcjonowania, nie utrudni dostępu poszkodowanych do wiarygodnych i rzetelnych informacji².

6. Obowiązek koordynowania i rozprzestrzeniania informacji

Zadania MIIC realizowane są poprzez nałożenie obowiązków na ubezpieczycieli, ubezpieczających, ośrodek informacji oraz inne podmioty zapewniające ochronę poszkodowanym w wypadkach spowodowanych ruchem pojazdów, których posiadacze są zwolnieni z obowiązku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Ubezpieczyciele zobowiązani są do zachowywania informacji obejmujących nazwę ubezpieczonego/ubezpieczającego, numer polisy, numer rejestracyjny pojazdu oraz okres ubezpieczenia i do przekazywania ich niezwłocznie na żądanie ośrodka informacji. Informacje dotyczące określonej umowy ubezpieczenia powinny być dostarczone w sposób przewidziany we wniosku wystosowanym przez MIIC.

Nałożony na ubezpieczycieli obowiązek gromadzenia danych nie dotyczy informacji wynikających z tzw. *open cover contracts*, czyli takich umów, w których nie są wyszczególnione pojazdy posiadacza, którego odpowiedzialność jest objęta ochroną. Obowiązek zachowywania i niezwłocznego przekazywania ośrodkowi informacji aktualnych danych dotyczących numeru polisy i rzeczywistego okresu ubezpieczenia ciąży na ubezpieczającym. Najczęściej są to właściciel tzw. floty pojazdów (*fleet policyholders*). Takie same obowiązki ciążyą na wszystkich podmiotach, które czerpią korzyści ze zwolnienia z obowiązku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu.

Ubezpieczyciele będący członkami Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego przekazują do funduszu dane drogą elektroniczną, niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 14 dni od dnia zawarcia umowy ubezpieczenia. Są też obowiązani do aktualizacji danych w przypadku ich zmiany. Ze względu na daleko idącą szczegółowość danych dotyczących pojazdu mechanicznego gromadzonych przez UFG konieczne okazało się współdziałanie funduszu z organem prowadzącym centralną ewidencję pojazdów, czyli podległą MSWiA Centralną Ewidencją Pojazdów i Kierowców (CEPiK). Sprawne przekazywanie drogą teletransmisji danych do UFG napotyka jednakże trudności związane m.in. z funkcjonowaniem bazy CEPiK, która zawiera błędne i nieaktualne informacje. Dane przekazywane są bezpłatnie bez wiedzy osoby, której te dane dotyczą, czyli przede wszystkim ubezpieczonego.

² Jeśli chodzi o obowiązujące umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów, to w bazie UFG znajdują się dane wynikające z 6,2 mln polis. W Polsce mamy ponad 13,5 mln pojazdów, co oznacza, że w bazie UFG znajdują się dane dotyczące ok. 46% pojazdów, których posiadacze powinni zawrzeć umowę ubezpieczenia OC [10, s. 17].

7. Obowiązek udzielania pomocy w uzyskaniu informacji

Przyjęte w duchu dyrektyw komunikacyjnych brytyjskie rozwiązania prawne umożliwiają poszkodowanym żądanie udzielenia przez MIIC informacji dotyczących każdego pojazdu uczestniczącego w wypadku, który ma miejsce stałego pobytu na terytorium państw EEA. MIIC powinien udzielić informacji na piśmie niezwłocznie po otrzymaniu żądania, chyba że zachodzi konieczność uzyskania danych od ośrodka informacji działającego na terytorium innego państwa (w ramach współpracy pomiędzy nimi). Warunkiem udostępnienia informacji jest sporządzenie wniosku na piśmie, doręczenie go ośrodkowi informacji nie później niż 7 lat od daty wypadku oraz ujęcie w treści informacji umożliwiających identyfikację pojazdu, którego dotyczyć ma przekazywana informacja, a co do danych osobowych posiadacza pojazdu konieczne jest wykazanie interesu prawnego. MIIC w zamian za udzielenie pomocy może pobierać opłatę nie większą niż 10 funtów.

W Polsce obowiązek udostępniania informacji poszkodowanym spoczywa na zarówno UFG, jak i na PBUK, który wcześniej uzyskać je musi od UFG. Warunkiem udostępnienia poszkodowanym wszelkich informacji gromadzonych przez Fundusz jest wykazanie interesu prawnego [4, s. 962-963]. Warunkiem uzyskania informacji od PBUK jest sporządzenie wniosku na piśmie i wykazanie interesu prawnego w przypadku żądania udostępnienia danych osobowych posiadacza lub właściciela pojazdu, którym wyrządzono szkodę. W przepisach ustawy trudno również doszukać się terminu udzielenia pomocy poszkodowanym przez powołane instytucje. Udostępnianie danych jest bezpłatne.

8. Odpowiedzialność za niedopełnienie obowiązku

Osiągnięcie chlubnych celów powołania ośrodków informacji zależy od stworzenia sprawnie funkcjonującej pełnej bazy danych. Temu służyć ma nałożenie na poszczególne podmioty brytyjskiego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych obowiązków informacyjnych, których niedopełnienie grozi sankcją. Podmiot, który unika, odmawia zachowywania lub udzielenia informacji, podaje informacje fałszywe lub wprowadza w błąd, jest winny popełnienia przestępstwa i podlega karze grzywny. Grozi ona zarówno zwlekającym z przekazaniem danych ubezpieczycielom czy ubezpieczającym (*fleet policyholders*), jak i udostępniającemu informacje poszkodowanym MIIC. Trudno doszukać się podobnych rozwiązań w polskich przepisach, czego realnym skutkiem są poważne opóźnienia w zasilaniu bazy UFG przez ubezpieczycieli [8, s. 18].

9. Wpływ piątej dyrektywy komunikacyjnej na działalność ośrodków informacji

Państwa członkowskie kończą proces dostosowywania krajowych regulacji do norm wynikających z przepisów piątej dyrektywy komunikacyjnej [2]. W zależności od sposobu osiągnięcia wskazanych w niej celów w różnym stopniu istotne mogą się one okazać dla funkcjonowania ośrodków informacji. Ocenia się, że zmiany przyjęte w Wielkiej Brytanii

w niewielkim stopniu wpłyną na działalność MIIC³. Dotkliwy dla interesów MIB i pośrednio ubezpieczycieli okazać się może wprowadzony zakaz stosowania franszyzy integralnej w odniesieniu do szkód majątkowych spowodowanych ruchem pojazdu, którego posiadacz nie dopełnił obowiązku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej dotychczas stosowanej w Wielkiej Brytanii. Może to oznaczać większą liczbę roszczeń, powiększoną o powództwa z tytułu drobnych szkód majątkowych, a co za tym idzie – większą liczbę zapytań kierowanych do MIIC. Wzorem większości państw członkowskich zdecydowano, że obowiązek wydawania zaświadczeń o bezszkodowym przebiegu ubezpieczenia za okres co najmniej 5 lat trwania stosunku ubezpieczenia spoczywał będzie na ubezpieczycielach.

W ostatniej kwestii prawodawca wspólnotowy pozostawił swobodę w zakresie wskazania podmiotu odpowiedzialnego za wystawianie takich zaświadczeń, dając wybór pomiędzy ubezpieczycielami a „każdym organem, który może zostać wyznaczony przez państwo członkowskie”. Twórcy nowelizacji polskiej ustawy o ubezpieczeniach komunikacyjnych [9, art. 1, pkt 7] zdecydowali się na kosztowne dla UFG i trudne logistycznie rozwiązanie rozszerzające zakres kompetencji ośrodka informacji. Zadania wykonywane dotychczas w praktyce przez 29 towarzystw ubezpieczeniowych spadną na podmiot, którego baza aktualnych danych jest niekompletna i nie obejmuje danych sprzed roku 2004.

10. Podsumowanie

Ze względu na ograniczone ramy artykułu nie podjęto w nim rozważań na temat sposobu realizacji obowiązku współpracy pomiędzy ośrodkami informacji, oceny stopnia wiarygodności gromadzonych i udostępnianych informacji, ich ochrony i kosztów działalności informacyjnej.

Zdobycie informacji to pierwszy krok w dążeniu do zaspokojenia roszczeń odszkodowawczych ofiary wypadku drogowego. Od sprawnego przekazania wiarygodnych informacji może zależeć szybkość i pewność naprawy szkód. Ma to szczególne znaczenie w przypadku stosunków transgranicznych, gdy sprawca i poszkodowany są obywatelami różnych państw. Wagę działalności informacyjnej dostrzegł prawodawca wspólnotowy. Kraje członkowskie w różny sposób starają się osiągać postawione im przez dyrektywy cele, czego przykładem może być porównanie rozwiązań polskich i brytyjskich.

W Polsce jesteśmy świadkami kolejnych zmian w funkcjonowaniu ośrodka informacji związanych z dostosowywaniem rozwiązań krajowych do norm unijnych, jak również tworzeniem zintegrowanej bazy danych w obszarze ubezpieczeń komunikacyjnych. Rozszerzając zakres działalności ośrodka informacji, należy mieć na uwadze interes podmiotów, którego ochrona stanowiła *ratio legis* jego powołania. Rozwiązania brytyjskie stanowią przykład prostych rozwiązań strukturalnych ułatwiających zagwarantowanie poszkodowanym dostępu do wiarygodnych i aktualnych informacji.

³ FSA 2007/XX, Fifth Motor Insurance Directive Instrument z 24 maja 2007 r., wchodzący w życie 11 czerwca 2007 r.

Literatura

- [1] Dyrektywa 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 maja 2000 r. w sprawie koordynacji przepisów prawnych państw członkowskich dotyczących ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz zmiany dyrektywy Rady 73/239/EWG.
- [2] Dyrektywa 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. zmieniająca dyrektywy Rady 73/239/EWG i 88/357/EWG i 90/232/EWG oraz dyrektywę 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych.
- [3] Kowalewski E., *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz-Toruń 2002.
- [4] Maśniak D., *Ustawa z 22 maja 2003 o ubezpieczeniach obowiązkowych, PBUK i UFG*, [w:] *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz*, Kantor Wydawniczy Zakamycze, Kraków 2005.
- [5] Orlicka J., Orlicki M., *Europejski system dochodzenia roszczeń ubezpieczeniowych za wypadki komunikacyjne za granicą. Komentarz*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz-Poznań 2003.
- [6] Orlicki M., *Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych*, [w:] *Obowiązkowe ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz-Poznań 2007.
- [7] Orlicki M., *Uzupełnienie ochrony poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych poprzez działalność Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego*, [w:] *Obowiązkowe ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz-Poznań 2007.
- [8] Pazio N., *Informatyzacja procesów zarządzania informacją*, „Gazeta Ubezpieczeniowa” 2007 nr 12.
- [9] Projekt ustawy z dnia 24 maja 2007 r. o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz ustawy o działalności ubezpieczeniowej.
- [10] Ritchie A., *The Motor Insurers Bureau – Uninsured Drivers Agreement 1999*, „Journal of Personal Injury Law” 2002 nr 3.
- [11] Statutory Instrument The Motor Vehicles (Compulsory Insurance) (Information Centre and Compensation Body) Regulation 2003 r.
- [12] Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, DzU 2003 nr 124, poz. 1152 z późn. zm.
- [13] Wichtowski M., *Ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w ruchu zagranicznym*, [w:] *Ubezpieczenia komunikacyjne*, red. S. Rogowski, Poltext, Warszawa 2006.

INFORMATION CENTERS AS INSTITUTIONS STRENGTHENING PROTECTION OF TRAFFIC ACCIDENT VICTIMS ON THE EXAMPLE OF THE MOTOR INSURANCE INFORMATION CENTRE AND INSURANCE GUARANTEE FUND

Summary

The 4th EU Motor Insurance Directive requires that details of every insured vehicle be accessible by a national information centre, in order to make cross-border claims less onerous. The information centre is responsible for collecting basic information concerning contracts of insurance against civil liability of motor vehicle holders as well as information about claims representatives appointed by insurance undertakings. The injured in accident can identify the insurer of the other party from the registration plate. In the UK, the Motor Insurers' Information Centre will fulfill this role. In Poland, the function of information centre is performed by the Insurance Guarantee Fund. The range of its

tasks comprises administration of the register of the contracts of insurance against civil liability of holders of motor vehicles and gathering data concerning the participants of the event resulting with the liability of the insurance company under such contract as well as information on additional engineering examination which has been carried out after repair of the damaged vehicle. By broadening the information centre we need to consider the interest of entities because the protection of this interest is *ratio legis* for the information centre. The British solutions could be a good example of simple structural mechanisms which facilitate the victim's access to credible and up-to-date information.