



Minister Finansów

Warszawa, 30 sierpnia 2024 roku



Sprawa: Odpowiedź na interpelację nr 4320
Znak sprawy: FN6.054.8.2024
Kontakt: Kancelaria MF
tel.: +48 22 694 55 55
e-mail: kancelaria@mf.gov.pl

Pan Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 4320 Pana Posła Jana Warzechy w sprawie „podniesienia stawek kar za brak OC”, uprzejmie proszę o przyjęcie poniższych wyjaśnień.

Rozumiejąc możliwość zaistnienia wskazanej przez Pana Posła sytuacji, w której posiadacz pojazdu mechanicznego „zapomni” zawrzeć umowę obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, na wstępie należy wskazać na normy systemowe, które wynikają ze szczególnego charakteru tego obowiązkowego ubezpieczenia.

Powszechny ustawowy obowiązek zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, uwarunkowany jest szczególną społeczną funkcją tego ubezpieczenia, jaką jest ochrona osób trzecich przed skutkami częstych, niekorzystnych zdarzeń powstałych wskutek ruchu pojazdów. Nieprzerwany charakter odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń i zarazem ochrony ubezpieczeniowej, daje poszkodowanym w wypadku gwarancję otrzymania należnego odszkodowania. Z drugiej strony, umowa tego ubezpieczenia chroni ewentualnego sprawcę wypadku komunikacyjnego przed nadmiernymi obciążeniami finansowymi z tytułu jego odpowiedzialności cywilnej oraz zabezpiecza jego majątek przed nadmiernym uszczerpkiem z tytułu tej odpowiedzialności.

Mając na uwadze powyższe oraz cel jakiemu ma służyć to ubezpieczenie, na podstawie przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹, obowiązek ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych ciąży na wszystkich posiadaczach zarejestrowanych pojazdów mechanicznych, z zastrzeżeniem, że w

niektórych sytuacjach istnieje możliwość zawarcia umowy ubezpieczenia krótkoterminowego.

Cel ten przesądza także o tym, że w przepisach nie przewidziano możliwości odstąpienia od tego obowiązku, czy zwolnienia z niego w sytuacji, gdy jego posiadacz, w jakimś okresie, nie może korzystać z pojazdu, czy też nie dopełnił obowiązku ubezpieczenia w wyniku „zapomnienia”.

Niezbędną częścią norm systemowych w tym obszarze pozostają regulacje dotyczące kontroli spełnienia obowiązku zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz opłat za jego niespełnienie. Przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹ przewidują, że Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (dalej: UFG) jest jednym z organów uprawnionych do kontroli spełnienia obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia, a wysokość opłaty za niespełnienie tego obowiązku została skorelowana z wysokością minimalnego wynagrodzenia za pracę.

Odnosząc się do pytania nr 1 należy wskazać, że obecny sposób wyznaczania wysokości opłat za brak obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych pozostaje adekwatny wobec ewentualnych skutków wywołanych brakiem tego ubezpieczenia. Jednocześnie uzależnienie wysokości opłaty od wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę ma na celu zapewnienie współmierności opłat z bieżącą sytuacją ekonomiczną i zachowanie dotkliwości opłat na adekwatnym poziomie.

Ewentualne obniżenie wysokości opłaty mogłoby zwiększyć odsetek posiadaczy pojazdów niespełniających obowiązku ubezpieczenia, co z kolei wpłynęłoby negatywnie na stabilność systemu gwarancyjnego. W konsekwencji mogłoby to spowodować konieczność zwiększenia poziomu składek wnoszonych przez zakłady ubezpieczeń do UFG i przełożyć się na ogólny wzrost składek za to ubezpieczenie płaconych przez posiadaczy pojazdów.

Przedstawione w interpelacji Pana Posła zagadnienie wysokości opłat za niespełnienie obowiązku ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych należy rozpatrywać w szerszym ujęciu, aniżeli wyłącznie przez pryzmat wartości pojazdu. Wysokość opłat należy oceniać biorąc pod uwagę wysokość ewentualnych konsekwencji finansowych dla osoby nieposiadającej umowy ubezpieczenia OC w momencie zdarzenia drogowego oraz w kontekście podobnych sankcji na arenie międzynarodowej. Należy zwrócić uwagę, że szkody spowodowane przez sprawcę poruszającego się pojazdem o małej wartości mogą być tak samo dotkliwe i kosztowne dla systemu, jak szkody spowodowane przez kierowcę auta o wysokiej wartości.

Z przekazanych przez Komisję Nadzoru Finansowego danych wynika, że średnia wartość szkody zlikwidowanej na koniec 2023 r. z tytułu tego ubezpieczenia wynosiła 10 951 zł, zaś na koniec czerwca 2024 r. wynosiła 13 042 zł co oznacza wzrost o 19%. Z kolei z przekazanych przez UFG danych wynika, że średnia wysokość dochodzonego przez Fundusz regresu z tytułu szkód komunikacyjnych wyrządzonych przez nieubezpieczonych sprawców sięga ponad 20 000 zł (stan na 2023 r.), a niemal 1 000 dłużników Funduszu musi zwrócić z własnych środków od 100 tysięcy do 2 milionów zł. Tak więc maksymalna wysokość opłaty za brak

spełnienia obowiązku zawarcia ubezpieczenia OC komunikacyjnego jest istotnie niższa od średniej wartości zlikwidowanej szkody z tytułu tego ubezpieczenia. W tym miejscu należy nadmienić, że sankcje z tytułu niespełnienia obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC komunikacyjnego w Europie są znacznie surowsze niż w Polsce, gdyż poza karami finansowymi obejmują np.: konfiskatę pojazdów, utratę prawa jazdy, pozbawienie wolności, punkty karne czy też wzrost składki.

Odnosząc się do pytania nr 2 należy wskazać, że postępowania dotyczące umarzania roszczeń z tytułu opłat lub udzielania ulg w ich spłacie prowadzone są w oparciu o regulacje wynikające z ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹, statutu UFG oraz uchwalonego przez Radę Funduszu regulaminu umarzania wierzytelności Funduszu z tytułu opłat, odstępowania od dochodzenia zwrotów wypłaconych świadczeń i poniesionych kosztów (roszczeń regresowych) oraz udzielania ulg w ich spłacie. Należy nadmienić, że statut UFG oraz regulamin są dostępne na stronie internetowej UFG.

Z przekazanych przez UFG informacji wynika, że wskaźnik umarzanych przez Fundusz należności sięga blisko 45% wszystkich windykowanych spraw, przy czym dominującą przyczyną podjęcia decyzji o umorzeniu należności pozostaje trudna sytuacja życiowo-materialna dłużników (w ujęciu ilościowym - 69%, wartościowym - 67% wszystkich umorzeń ogółem, na etapie dobrowolnym i egzekucyjnym). Biorąc pod uwagę wszystkie decyzje dotyczące również udzielenia ulgi w spłacie (odroczenia, raty), to w ostatnich latach było to ponad 60 tys. tego typu decyzji rocznie. Natomiast w I półroczu 2024 r. Fundusz podjął już ponad 56 tys. takich decyzji, czyli prawie dwa razy więcej, niż w latach 2022-2023. Podejmując decyzję o umorzeniu opłaty Fundusz każdorazowo indywidualnie ocenia sytuację dłużnika przede wszystkim w oparciu o przedstawioną przez niego dokumentację. Ponadto UFG korzysta z informacji udostępnionych przez urzędy skarbowe, zakłady ubezpieczeń, organy ścigania i inne organy kompetentne do kontroli spełnienia obowiązku ubezpieczenia, a także danych zawartych w szczególności w bazie OI UFG, rejestrach publicznych: PESEL, KRS, czy też w CEPIK.

Przedstawiając powyższe pragnę poinformować, że na chwilę obecną Ministerstwo Finansów nie planuje zmian regulacji we wskazanym zakresie.

Podstawa Prawna

1. Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 2500)

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów

Jurand Drop
podsekretarz stanu