



Minister Finansów

Warszawa, 11 marca 2025 roku

Sprawa: Interpelacja nr 8193
Znak sprawy: FN6.054.10.2025
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 8193 Pana Posła Marka Matuszewskiego uprzejmie informuję, że kwestie poruszone w interpelacji zostały skonsultowane z Ubezpieczeniowym Funduszem Gwarancyjnym (UFG) oraz Polską Izbą Ubezpieczeń (PIU). Na podstawie otrzymanych informacji uprzejmie proszę o przyjęcie poniższych wyjaśnień.

Ad. 1.

Odpowiadając na pytanie pierwsze UFG wyjaśnił, że szczelność systemu ubezpieczenia obowiązkowego OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC ppm) w Polsce opiera się na zasadzie, że każdy posiadacz zarejestrowanego pojazdu mechanicznego jest obowiązany do zawarcia umowy tego ubezpieczenia. Wyjątki stanowią bardzo ograniczone ustawowo uzasadnione przypadki, np. w odniesieniu do pojazdów historycznych, które zazwyczaj nie służą swoim użytkownikom do codziennej jazdy, a wprowadzanie do ruchu takich pojazdów odbywa się przeważnie przy okazji różnego rodzaju rajdów, pokazów, wystaw, zlotów miłośników pojazdów historycznych i rekonstrukcji.

Motocykle stanowią zupełnie inny przypadek, gdyż są one używane zdecydowanie częściej, przez znacznie dłuższe okresy i to nie tylko w sezonie letnim, który wraz z postępującymi zmianami klimatu stale się wydłuża. W konsekwencji, jak wskazał UFG, zachodzi obawa, że faktyczne wprowadzanie do ruchu czasowo pojazdów, których posiadacz nie dopełnił obowiązku ubezpieczenia, będzie wiązało się ze zwiększeniem ryzyka poniesienia znaczących strat finansowych po stronie ich użytkowników w przypadku spowodowania szkody komunikacyjnej. Co więcej, w ocenie UFG, konsekwencją wdrożenia proponowanych zmian – zwłaszcza w przypadku gdyby krótkoterminowe OC ppm miało być powiązane z czasowym

zawieszeniem rejestracji pojazdu - byłoby wygenerowanie wysokich kosztów operacyjnych związanych z obsługą samego procesu, zarówno po stronie urzędów, jak i zakładów ubezpieczeń (pracownicy, systemy informatyczne itp.), które mogą przewyższać korzyści z uwagi na stosunkowo niewielką potencjalną korzyść jednostkową.

Natomiast PIU, będąca organizacją ubezpieczeniowego samorządu gospodarczego wyjaśniła, że w aktualnym stanie prawnym składka za ubezpieczenie OC posiadaczy motocykli już jest kalkulowana z uwzględnieniem sezonowości korzystania z tych pojazdów. Zakład ubezpieczeń obowiązany jest do ustalenia wysokości składek ubezpieczeniowych po dokonaniu oceny ryzyka ubezpieczeniowego w wysokości, która zapewnia co najmniej wykonanie wszystkich zobowiązań z umów ubezpieczenia i pokrycie kosztów wykonywania działalności ubezpieczeniowej zakładu ubezpieczeń. Zakład ubezpieczeń ustalając roczną składkę za ubezpieczenie OC posiadacza motocykla uwzględnia zarówno okres wiosenno-jesienny, kiedy motocykle są użytkowane z większą intensywnością i występuje zdecydowanie wyższe ryzyko wystąpienia szkody oraz okres zimowy, kiedy ze względu warunki atmosferyczne motocykle są używane rzadziej lub w ogóle, a ryzyko wystąpienia szkody jest niskie. W ocenie PIU zmiana przepisów nie wpłynęłaby więc na zmianę wysokości tej składki.

Ad. 2.

Odnosząc się do kwestii zawartej w pytaniu drugim PIU wskazała, że analizy dotyczące wypadków drogowych prowadzone są przez Policję i publikowane w raportach rocznych. Raporty te zawierają dane dotyczące wypadków, tj. zdarzeń, których skutkiem była śmierć jednego z uczestników lub obrażenia ciała powodujące naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwające dłużej niż 7 dni. Od 2006 r. w analizach tych zawarte są dane dotyczące wypadków drogowych i ich skutków z udziałem motocyklistów w podziale na miesiące. PIU poinformowała, że dane te wskazują, że kierujący motocyklami najczęściej uczestniczyli w wypadkach w okresie maj-wrzesień, jednakże również od października do kwietnia odnotowano wypadki, choć ich liczba była mniejsza. Zmiana klimatu powoduje jednak, że nawet zimą występują dni z temperaturą ponad 10 stopni Celsjusza. W związku z tym motocykle przestają być pojazdami sezonowymi.

Ad. 3.

Odnosząc się do kwestii poruszonej w pytaniu trzecim, na wstępie należy wskazać, że zgodnie z art. 8 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹ taryfy oraz wysokość składek ubezpieczeniowych ustalają zakłady ubezpieczeń. Przedmiotowe uprawnienie wynika zarówno z unijnych, jak i polskich regulacji. Zgodnie z art. 33 ustawy o działalności ubezpieczeniowej² zakład ubezpieczeń ustala wysokość składek ubezpieczeniowych po dokonaniu oceny ryzyka ubezpieczeniowego. Składkę ubezpieczeniową ustala się w wysokości, która zapewnia co najmniej wykonanie wszystkich zobowiązań z umów ubezpieczenia i pokrycie kosztów wykonywania działalności ubezpieczeniowej zakładu ubezpieczeń oraz według kryteriów przedstawionych w ogólnych warunkach

ubezpieczenia, w szczególności w zakresie zniżek lub podwyższeń kwot zasadniczych.

Jednocześnie PIU nie wskazała przykładów wyliczania składek przez zakłady ubezpieczeń w innych państwach Unii Europejskiej.

Ad. 4.

Odpowiadając na pytanie czwarte UFG podkreślił, że w Polsce zakłady ubezpieczeń mają pozostawioną pewną swobodę w zakresie analizy ryzyka i taryfikacji objęcia danego pojazdu ubezpieczeniem OC ppm, a statystyki dotyczące kosztów ubezpieczenia OC ppm w porównaniu między samochodami a motocyklami pozwalają na jednoznaczne stwierdzenie, że motocykliści w Polsce nie ponoszą takich samych kosztów ubezpieczenia OC ppm, co posiadacze samochodów. Zgodnie z danymi rynkowymi jakimi dysponuje Ośrodek Informacji UFG średnia roczna składka z tytułu umów ubezpieczenia OC posiadaczy motocykli w 2024 r. oscylowała w granicach 130 zł, natomiast średnia roczna składka z tytułu umów ubezpieczenia OC posiadaczy samochodów osobowych wynosiła 661 zł. Powyższe dowodzi, że zakłady ubezpieczeń uwzględniają już „sezonowość” użytkowania tego typu pojazdów w kalkulacji składki.

PIU wyjaśniła dodatkowo, że w ofercie zakładów ubezpieczeń dostępne są ubezpieczenia autocasco, NNW, usługi assistance dostosowane do potrzeb motocyklistów. PIU zapewniła, że zakłady ubezpieczeń dążąc do spełnienia oczekiwań ubezpieczających nieustająco pracują nad rozwojem produktów i ich atrakcyjnością konkurując między sobą ofertą. Jednocześnie należy wskazać, że ubezpieczenie OC ppm nie może być produktem elastycznym, gdyż jest ubezpieczeniem obowiązkowym, którego warunki uregulowane są w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych¹ oraz w przepisach unijnych³.

Ad. 5.

Odpowiadając na pytanie piąte wskazać należy, że większość potencjalnych korzyści mających płynąć z wprowadzenia postulowanych zmian jest już realizowana przez branżę ubezpieczeniową na podstawie obecnie obowiązujących regulacji prawnych. Jednocześnie, jak wskazał UFG, ryzyka związane z postulatami przedstawionymi w interpelacji mogą przewyższyć potencjalne korzyści jakie miałyby płynąć w wyniku ich wprowadzenia.

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 późn. zm.);
2. Ustawa o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej z dnia 11 września 2015 r. (Dz. U. z 2024 r. poz. 838 z późn. zm.);
3. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w

związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (wersja ujednolicona).

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów

Jurand Drop
podsekretarz stanu