



Minister Finansów

Warszawa, 6 maja 2025 roku

Sprawa: Interpelacja nr 9257
Znak sprawy: FN6.054.13.2025
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,

odpowiadając na interpelację nr 9257 Pana Posła Adama Gomoły uprzejmie informuję, że kwestie poruszone w interpelacji zostały skonsultowane z Urzędem Komisji Nadzoru Finansowego (UKNF), Ubezpieczeniowym Funduszem Gwarancyjnym (UFG) oraz Polską Izbą Ubezpieczeń (PIU). Na podstawie otrzymanych informacji uprzejmie proszę o przyjęcie poniższych wyjaśnień w zakresie dotyczącym obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC ppm), tj. odpowiedzi na pytania 1 i 4 interpelacji.

I. Odpowiadając na pytanie pierwsze dotyczące wprowadzenia rozwiązań, które umożliwiłyby czasowe zawieszenie OC dla pojazdów sezonowych, na wstępie należy wskazać, że regulacje dotyczące ubezpieczenia OC ppm zawarte są w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych¹, implementującej regulacje dyrektywy 2009/103/WE². Jednocześnie przepisy regulujące realizację obowiązku ubezpieczenia OC ppm stosowane powinny być w powiązaniu z odpowiednimi przepisami ustawy z Prawo o ruchu drogowym³, definiującymi rodzaje pojazdów i kwestię czasowego wycofania pojazdu z ruchu.

UKNF podkreślił, że naczelnym celem dyrektywy 2009/103/WE² jest ochrona ofiar wypadków spowodowanych przez pojazdy mechaniczne, gwarantująca ofiarom podobne traktowanie bez względu na to, w którym z państw członkowskich nastąpiło zdarzenie. Zgodnie z dyrektywą 2009/103/WE², dopuszczalne są odstępstwa od obowiązku ubezpieczenia dla wybranych rodzajów pojazdów lub podmiotów (np. pojazdów czasowo lub na stałe wycofanych z ruchu i objętych zakazem ruchu) pod warunkiem, że zgodnie z prawem krajowym zostanie wprowadzona formalna procedura administracyjna lub inny możliwy do

zweryfikowania środków zgodnie z prawem krajowym. W takim przypadku jednak i tak państwa członkowskie muszą zapewnić, że szkody spowodowane przy użyciu takich pojazdów były traktowane w taki sam sposób jak szkody spowodowane przy użyciu pojazdów, w odniesieniu do których nie spełniono obowiązku ubezpieczenia, i w konsekwencji były rozpatrywane przez fundusz gwarancyjny państwa członkowskiego, w którym miał miejsce wypadek.

UKNF wskazał, że obecne regulacje ustawy - Prawo o ruchu drogowym³ w art. 78a ust. 2 dopuszczają możliwość czasowego wycofania z ruchu tylko w odniesieniu do wybranych typów pojazdów lub w określonych sytuacjach. Tym samym konieczne byłyby odpowiednie zmiany legislacyjne, tj. wprowadzenia do przepisów nowych rodzajów pojazdów, w odniesieniu do których możliwe jest czasowe wycofanie z ruchu. W ocenie UKNF istotne jest także to, że i tak, zgodnie z obowiązującymi przepisami, wycofanie z ruchu określonego pojazdu wymaga każdorazowego uzyskania decyzji właściwego organu. Podobnie, umożliwienie zawierania umowy ubezpieczenia OC ppm krótkoterminowego w przypadku kolejnych rodzajów pojazdów wymagałoby odpowiednich zmian legislacyjnych. Przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹ w art. 27 dopuszczają możliwość zawarcia umowy ubezpieczenia krótkoterminowego OC ppm tylko w przypadku określonych rodzajów pojazdów lub określonych sytuacji. W pozostałym zakresie każdy posiadacz pojazdu mechanicznego jest co do zasady zobowiązany do zawarcia umowy ubezpieczenia obowiązkowego na 12 miesięcy, o ile posiada zarejestrowany pojazd. Ustawodawca nie przewidział odstępstwa od tej zasady nawet, gdy pojazd nie jest wykorzystywany przez cały rok, ale np. przez kilka miesięcy w roku. UKNF podkreślił, że rozwiązanie to ma na celu zapewnienie jak najszerszego zakresu ochrony osób poszkodowanych w wypadkach.

Zgodnie z przepisami ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹, konieczność zawarcia umowy ubezpieczenia OC ppm uzależniona jest od wprowadzenia pojazdu do ruchu, przy czym aktualnie pojęcie „wprowadzenia do ruchu” zostało zdefiniowane w art. 2 ust. 1 pkt 14a i oznacza 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. Za ruch pojazdu natomiast, zgodnie z art. 2 ust. 1 pkt 12b ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹, uważa się 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.

Jednocześnie w myśl art. 34 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹ za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z:

- 1) wsiadaniem do pojazdu mechanicznego lub wysiadaniem z niego;
- 2) bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego;
- 3) zatrzymaniem lub postojem pojazdu mechanicznego.

W ocenie UKNF poszerzanie katalogu pojazdów, w przypadku których posiadaczowi przysługiwać może prawo do czasowego wycofania z ruchu lub do zawarcia ubezpieczenia krótkoterminowego może być wykorzystywane, przy

braku wystarczającego uregulowania i kontroli tego procesu, do unikania obowiązku ubezpieczenia lub nieuzasadnionego ograniczania jego kosztu. Zjawisko to może mieć niekorzystny wpływ na cały system ubezpieczeń. Zgodnie z aktualnie obowiązującymi regulacjami, szkody spowodowane przez sprawców wypadków komunikacyjnych pokrywane są przez zakłady ubezpieczeń (w przypadku sprawców posiadających ważne ubezpieczenie OC ppm) oraz przez UFG (w przypadku nieubezpieczonych lub nieustalonych sprawców). Środki na wypłaty odszkodowań i świadczeń należnych poszkodowanym pochodzą ze składek za ubezpieczenie OC ppm oraz opłat karnych za niedopełnienie obowiązku ubezpieczenia. Poszerzanie katalogu pojazdów, w przypadku których nie jest wymagane obowiązkowe ubezpieczenie lub składka ulega znaczącemu obniżeniu, w związku ze skróceniem okresu ochrony w stosunku do standardowego okresu 12-miesięcznego, bez jednoczesnego zapewnienia, że pojazdy te rzeczywiście nie będą wprowadzane do ruchu, a tym samym nie będą stwarzać ryzyka wypadku (który może mieć miejsce zarówno w ruchu, jak i w czasie postoju), w ocenie UKNF, może przyczynić się do konieczności wypłacania świadczeń ofiarom potencjalnych wypadków bez zapewnienia wystarczających środków finansowych instytucjom zobowiązanym do wypłaty tych świadczeń (zakładom ubezpieczeń lub UFG), co może przekładać się negatywnie na wypłacalność tych podmiotów.

Analogiczne stanowisko zajęł UFG wskazując, że szczelność systemu ubezpieczenia obowiązkowego OC ppm w Polsce opiera się zwłaszcza na zasadzie, że każdy posiadacz zarejestrowanego pojazdu mechanicznego obowiązany jest do zawarcia umowy tego ubezpieczenia. Istnieją już wyjątki od powyższej zasady, ale stanowią one bardzo ograniczone ustawowo, uzasadnione przypadki. Przykładowo pojazdy historyczne stanowiące taki wyjątek zazwyczaj nie służą swoim użytkownikom do codziennej jazdy. Wprowadzanie do ruchu takich pojazdów odbywa się przeważnie przy okazji różnego rodzaju rajdów, pokazów, wystaw, zlotów miłośników pojazdów historycznych i rekonstrukcji. Tymczasem, jak podkreślił UFG, motocykle, kabriolety i kampery stanowią zupełnie inny przypadek, albowiem są one używane zdecydowanie częściej, przez znacznie dłuższe okresy i nie tylko w sezonie letnim (który wraz z postępującymi zmianami klimatu stale się wydłuża). W konsekwencji zachodzi obawa, że faktyczne wprowadzanie czasowo do ruchu pojazdów, których posiadacze nie mają ważnej umowy ubezpieczenia OC ppm, będzie wiązało się ze zwiększeniem ryzyka poniesienia znaczących strat finansowych po stronie ich użytkowników w przypadku spowodowania szkody komunikacyjnej.

Także w ocenie PIU fakt, że ustawa Prawo o ruchu drogowym³ nie przewiduje w przepisach o czasowej rejestracji oraz o czasowym wycofaniu z ruchu takich wyjątków dla żadnych pojazdów tzw. sezonowych podyktowane jest ważnymi przesłankami. Pojazd czasowo wycofany z ruchu jest bowiem nadal pojazdem zarejestrowanym. Czasowe wycofanie pojazdu z ruchu w praktyce nie prowadzi zatem do wyeliminowania ryzyka spowodowania szkody ruchem tego pojazdu. Wyższe niż w poprzednich dekadach temperatury zimą oraz znikome i rzadkie opady śniegu takie ryzyko zwiększają. Wprawdzie ustawodawca również na posiadaczy pojazdów czasowo wycofanych z ruchu nakłada obowiązek zawarcia

umowy ubezpieczenia OC ppm, ale na wniosek posiadacza składka za okres wycofania podlega obniżeniu do maksymalnie 5% stawki podstawowej. Tymczasem należy liczyć się z możliwością wystąpienia przypadków, w których w celu obniżenia składki za ubezpieczenie OC ppm, posiadacze pojazdów będą wnioskować do organu rejestrującego o jego czasowe wycofanie z ruchu, a po otrzymaniu zwrotu składki za ubezpieczenie, wnioskować o skrócenie okresu czasowego wycofania z ruchu. W takim scenariuszu zakład ubezpieczeń odpowiadałby realnie bez ograniczeń za ryzyko związane z użytkowaniem pojazdu, uzyskując prawo do najwyżej 5% składki.

PIU podkreśliła także, że w razie czasowego wycofania pojazdu z ruchu albo jego czasowego wyrejestrowania wzrosłyby koszty obsługi ubezpieczeń po stronie zakładu ubezpieczeń. Zgodnie z obowiązującymi przepisami zwrot składki za niewykorzystany okres ubezpieczenia przysługuje ubezpieczającemu niezależnie od tego, że szkoda ewentualnie wystąpiła przed ustaniem obowiązku ubezpieczenia albo przed ustaniem pełnej ochrony (tu: odpowiednio przed wyrejestrowaniem albo wycofaniem z ruchu).

Czasowe wycofanie pojazdu z ruchu nie powoduje rozwiązania umowy OC ppm. Jeżeli zatem posiadacz czasowo wycofa pojazd z ruchu, okres wycofania z ruchu będzie brany pod uwagę przy ocenie dotychczasowego przebiegu ubezpieczenia i będzie wpływał na wysokość zniżki z tytułu przebiegu tego ubezpieczenia. W tym względzie PIU wskazała na ryzyko stworzenia sztucznego „ulepszania” przebiegu ubezpieczenia. Klienci bez historii ubezpieczeniowej mogliby niskim kosztem (składka vs ryzyko) zapewnić sobie pełne zniżki za bezszkodowy przebieg ubezpieczenia. Poza tym mogłoby dojść do sytuacji, że pojazd czasowo wycofany z ruchu będzie miał celowo kilku lub kilkunastu właścicieli (posiadaczy) i każdy będzie „wypracowywał” zniżki za bezszkodowy przebieg ubezpieczenia. W takiej sytuacji najbardziej pokrzywdzeni będą rzetelni posiadacze pojazdów, którzy latami „pracują” na zniżkę za bezszkodowy przebieg ubezpieczenia.

II. Odnosząc się do kwestii zawartej w pytaniu czwartym, dotyczącej wprowadzenia preferencyjnych stawek ubezpieczeniowych dla posiadaczy pojazdów użytkowanych sezonowo, tak aby ich właściciele nie byli obciążeni pełnym kosztem rocznej składki UKNF zauważył, że czasowe wyrejestrowanie pojazdu nie zwalnia z obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC ppm, ale pozwala uzyskać odpowiednie obniżenie składki. W art. 8 ust. 4 i 5 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹ przewidziano, że w przypadku czasowego wycofania pojazdu z ruchu w rozumieniu art. 78a ustawy - Prawo o ruchu drogowym³, skutkującego zmniejszeniem prawdopodobieństwa wypadku w okresie ubezpieczenia, zakład ubezpieczeń, na wniosek posiadacza pojazdu mechanicznego, jest obowiązany do proporcjonalnego obniżenia składki ubezpieczeniowej na okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu. Składka ubezpieczeniowa, w przypadku określonym w ust. 4, po uwzględnieniu przysługujących posiadaczowi pojazdu mechanicznego zniżek składki, ulega obniżeniu nie mniej niż o 95%.

UKNF wskazał także, że zgodnie z przepisami ustawy o dystrybucji ubezpieczeń⁴, zakład ubezpieczeń zawierając umowę ubezpieczenia, w tym także ubezpieczenia OC ppm, musi przeprowadzić analizę wymagań oraz potrzeb klienta i może

uwzględnić, z jaką intensywnością w ciągu roku ubezpieczany pojazd jest wykorzystywany oraz odzwierciedlić to w wysokości składki.

UKNF podkreślił, że obecne przepisy umożliwiają więc dostosowanie składki do sposobu i intensywności korzystania z pojazdu przez jego posiadacza ale sposób realizacji postulatów dostosowania składki OC do realnego okresu użytkowania pojazdu, zawartego w interpelacji, pozostaje w gestii zakładów ubezpieczeń. Bowiem zakłady ubezpieczeń zawierając umowy ubezpieczenia zobowiązują się do przejęcia odpowiedzialności za potencjalne szkody i są zobowiązane osobnymi przepisami do zapewnienia, aby składka pokrywała koszty świadczonej ochrony ubezpieczeniowej, na które składają się przewidywane odszkodowania i świadczenia oraz koszty administracyjne i akwizycji (art. 33 ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej⁵).

Stanowisko to podzielił także UFG wskazując, że obecnie w Polsce przepisy prawa co prawda nie różnicują składek ubezpieczenia OC ppm w zależności od długości faktycznego okresu użytkowania pojazdu, niemniej jednak, 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 na przykład w porównaniu między samochodami osobowymi a motocyklami pozwalają na jednoznaczne stwierdzenie, że motocykliści w Polsce nie ponoszą takich samych kosztów ubezpieczenia OC ppm, co posiadacze samochodów osobowych.

Z informacji przekazanych przez UFG wynika ponadto, że zgodnie z danymi rynkowymi jakimi dysponuje Ośrodek Informacji UFG, w 2024 roku średnia roczna składka z tytułu umów OC posiadaczy motocykli oscylowała w granicach kwoty 130 zł, natomiast średnia roczna składka z tytułu umów OC posiadaczy samochodów osobowych wynosiła 661 zł. Powyższe dowodzi, że zakłady ubezpieczeń uwzględniają już „sezonowość” użytkowania tego typu pojazdów w kalkulacji składki. W związku z czym ewentualne masowe korzystanie z ubezpieczeń oferowanych na krótszy okres niż 12 miesięcy mogłoby spowodować podniesienie stawek bazowych za to ubezpieczenie, tak aby składka wciąż pozostała adekwatna do poziomu ryzyka ubezpieczeniowego. W konsekwencji wydaje się, że większość potencjalnych korzyści mających płynąć z ewentualnego wprowadzenia postulowanych zmian jest już realizowana przez branżę ubezpieczeniową na podstawie obecnie obowiązujących regulacji prawnych.

Podobnie i PIU, odnosząc się do kwestii składek ubezpieczeniowych dla posiadaczy pojazdów użytkowanych sezonowo wskazała, że w aktualnym stanie prawnym składka za ubezpieczenie pojazdów sezonowych – motocykli, kabrioletów, kamperów czy pojazdów kolekcjonerskich - już jest kalkulowana z uwzględnieniem sezonowości korzystania z tych pojazdów więc wraz ze zmianą przepisów jej łączna wysokość nie uległaby zmianie. 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 pojazdów sezonowych uwzględnia zarówno okres wiosenno-jesienny, kiedy pojazdy te użytkowane z większą intensywnością i występuje zdecydowanie wyższe ryzyko wystąpienia szkody oraz okres zimowy, kiedy ze względu na warunki atmosferyczne są używane rzadziej lub w ogóle, a ryzyko wystąpienia szkody jest niskie. Zmiana przepisów nie wpłynie więc na zmianę wysokości tej składki.

III. Przedstawiając powyższe pragnę jednocześnie zaznaczyć, że w interpelacji Pana Posła poruszone zostały także kwestie sezonowych tablic rejestracyjnych oraz zmiany zasad wyrejestrowania pojazdów, które pozostają poza zakresem właściwości Ministra Finansów. W związku z tym, interpelacja w powyższym zakresie, zgodnie z właściwością, została przekazana do Ministerstwa Infrastruktury.

Podstawa Prawna

1. Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2025 r. poz. 367);
2. 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 ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (wersja ujednolicona);
3. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251);
4. Ustawa z 15 grudnia 2017 r. o dystrybucji ubezpieczeń (Dz. U. z 2024 r. poz.1214);
5. Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. z 2024 r. poz. 838, z późn. zm.).

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów

Jurand Drop

podsekretarz stanu