



Minister Finansów

Warszawa, 4 czerwca 2025 roku

Sprawa: Interpelacja nr 9908
Znak sprawy: FN6.054.14.2025
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 9908 Posłów: Pani Agnieszki Ścigaj, Pani Anny Dąbrowskiej-Banaszek i Pana Grzegorza Piechowiaka uprzejmie informuję, że kwestie poruszone w interpelacji stanowiły już przedmiot wielokrotnych konsultacji m.in. z Urzędem Komisji Nadzoru Finansowego (UKNF), Ubezpieczeniowym Funduszem Gwarancyjnym (UFG) oraz Polską Izbą Ubezpieczeń (PIU). Na podstawie otrzymanych informacji proszę o przyjęcie poniższych wyjaśnień w zakresie dotyczącym obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC ppm), tj. odpowiedzi na pytania 1-4 interpelacji.

I. W zakresie odpowiedzi na pytanie pierwsze dotyczące problemu obciążenia właścicieli pojazdów sezonowych obowiązkiem całorocznego ubezpieczenia OC, mimo że pojazdy te są użytkowane tylko przez część roku, na wstępie należy wskazać na kwestie dotyczące zasad ustalania składek ubezpieczeniowych za obowiązkowe ubezpieczenia OC ppm. 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. Dodatkowo, 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.

W tym względzie UKNF zwrócił uwagę, że zgodnie z przepisami ustawy o dystrybucji ubezpieczeń³, 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 ubezpieczony pojazd jest wykorzystywany oraz odzwierciedlić to w wysokości składki. Obecne przepisy umożliwiają więc dostosowanie składki do sposobu i intensywności korzystania z pojazdu przez jego posiadacza ale sposób realizacji postulatu 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 ubezpieczeniowej²).

Zakłady ubezpieczeń w Polsce mają więc 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 pojazdami użytkowymi sezonowo, takimi jak np. motocykle 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.

II. Odnosząc się do kwestii zawartej w pytaniu drugim na wstępie pragnę wskazać, że regulacje dotyczące ubezpieczenia OC ppm zawarte są w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych¹, implementującej regulację dyrektywy 2009/103/WE⁴, której naczelnym celem 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/WE⁴, 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 środek zgodnie z prawem krajowym. W takim przypadku jednak i tak państwa członkowskie muszą zapewnić, aby 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.

Przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹ w art. 27 dopuszczają możliwość zawarcia umowy ubezpieczenia krótkoterminowego OC ppm w odniesieniu do 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. Rozwiązanie to ma bowiem 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.

Analizując powyższą kwestię UKNF wyraził pogląd, że 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.

Jednocześnie przepisy regulujące realizację obowiązku ubezpieczenia OC ppm stosowane powinny być w powiązaniu z odpowiednimi przepisami ustawy z Prawo o ruchu drogowym⁵, definiującymi rodzaje pojazdów i kwestię czasowego wycofania pojazdu z ruchu. W ocenie PIU, będącej organizacją ubezpieczeniowego samorządu gospodarczego, fakt, że ustawa Prawo o ruchu drogowym⁵ 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 najwyższej 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.

III. Odpowiadając na pytanie trzecie i czwarte, dotyczące przeprowadzenia analiz i konsultacji społecznych oraz planów legislacyjnych mających na celu umożliwienie właścicielom pojazdów sezonowych opłacania ubezpieczenia OC tylko za okres faktycznego użytkowania pojazdu pragnę wskazać, że aktualnie resort finansów nie panuje podjęcia działań legislacyjnych w powyższym zakresie.

Biorąc pod uwagę wyjaśnienia, stanowiące odpowiedź na pytania zawarte w interpelacji, w ocenie resortu finansów wydaje się, że większość potencjalnych korzyści mających płynąć z wprowadzenia postulowanych zmian jest już realizowana przez branżę ubezpieczeniową na podstawie obecnie obowiązujących regulacji prawnych, a ryzyka związane z postulatami przedstawionymi w interpelacji mogą przewyższyć potencjalne korzyści jakie miałyby płynąć w wyniku ich wprowadzenia.

IV. Przedstawiając powyższe pragnę jednocześnie zaznaczyć, że w interpelacji Państwa Posłów poruszone zostały także kwestie sezonowych tablic rejestracyjnych, które pozostają poza zakresem właściwości Ministra Finansów. W związku z tym, interpelacja w powyższym zakresie została przekazana, zgodnie z właściwością, 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. Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. z 2024 r. poz. 838, z późn. zm.);
3. Ustawa z 15 grudnia 2017 r. o dystrybucji ubezpieczeń (Dz. U. z 2024 r. poz.1214);
4. 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);
5. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251).

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów

Jurand Drop

podsekretarz stanu