



# Minister Finansów

Warszawa, 22 lipca 2025 roku

---

Sprawa: Odpowiedź na interpelację nr 10576  
Znak sprawy: FN6.054.21.2025  
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 10576 grupy Posłanek Pani Marii Małgorzaty Janyskiej, Pani Krystyny Sibińskiej, Pani Zofi Czernow w sprawie „zmiany przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych w zakresie kar za nieterminowe opłacenie składki obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych”, uprzejmie proszę o przyjęcie poniższych informacji.

## Ad 1.

Odnośząc się do informacji w zakresie opłat dochodzonych przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, z uwzględnieniem krótkoterminowych przypadków, należy wskazać na poniższe dane odnoszące się do okresu przerwy w ubezpieczeniu i rodzaju pojazdu, przekazane przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny. Informacje te przedstawiają wynik analiz przeprowadzonych na podstawie danych za 2023 r i 2024 r.

Dane za 2023 rok odnoszące się do okresu przerwy w ubezpieczeniu i rodzaju pojazdu.

Długość okresu bez ochrony w danym roku kalendarzowym	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe, ciągniki samochodowe i autobusy	Pozostałe pojazdy
<b>Od 1 do 3 dni (20% Opłaty)</b>	4%	1%	0%

<b>Od 4 do 14 dni (50% Opłaty)</b>	10%	2%	0%
<b>Powyżej 14 dni (100% Opłaty)</b>	62%	17%	3%

Dane za 2024 rok odnoszące się do okresu przerwy w ubezpieczeniu i rodzaju pojazdu.

Długość okresu bez ochrony w danym roku kalendarzowym	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe, ciągniki samochodowe i autobusy	Pozostałe pojazdy
<b>Od 1 do 3 dni (20% Opłaty)</b>	5%	1%	0%
<b>Od 4 do 14 dni (50% Opłaty)</b>	11%	3%	0%
<b>Powyżej 14 dni (100% Opłaty)</b>	60%	16%	2%

## Ad 2.

Odnosząc się do kwestii ewentualnych zmian regulacji w zakresie opłat za niespełnienie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia obowiązkowego OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, należy wskazać, że zagadnienie to będzie mogło zostać poddane dyskusji przy następnej kompleksowej zmianie przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>1</sup>, z udziałem przedstawicieli rynku ubezpieczeniowego, tj. Komisji Nadzoru Finansowego, Rzecznika Finansowego, Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, Polskiej Izby Ubezpieczeń czy też Polskiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

Należy jednak mieć na uwadze, że regulacje dotyczące opłat za niespełnienie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia obowiązkowego OC posiadaczy pojazdów mechanicznych powinny właściwie spełniać swoją funkcję prewencyjną.

Wysokość opłat powinna być tak ukształtowana, by opłacenie składki za zawartą umowę obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych było wydatkiem zdecydowanie niższym niż wniesienie opłaty za jego brak. Obecny sposób wyznaczania wysokości opłat za brak zawarcia umowy tego ubezpieczenia pozostaje adekwatny wobec ewentualnych skutków wywołanych brakiem tego ubezpieczenia. Ponadto powiązanie wysokości opłaty z wysokością minimalnego wynagrodzenia za pracę ma na celu zapewnienie, aby opłaty były współmierne do bieżącej sytuacji ekonomicznej, czyli żeby ich dotkliwość, a więc w konsekwencji funkcja prewencyjna, pozostawała na adekwatnym poziomie. Potencjalne zmiany w zakresie obniżenia wysokości opłat mogą mieć wpływ na zwiększenie odsetka posiadaczy pojazdów mechanicznych niespełniających tego obowiązku. W związku z tym wprowadzenie ewentualnych zmian w przedmiotowym zakresie, będzie wymagało przeprowadzenia analizy dotyczącej potencjalnych negatywnych skutków, w tym oceny czy nie będzie to związane z ryzykiem wzrostu liczby osób, które nie spełniły obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Jednocześnie, porównując dotkliwość opłat za niespełnienie obowiązku ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w Polsce do sankcji wprowadzonych w wybranych, innych państwach Unii Europejskiej należy wskazać, że polskie rozwiązanie zdaje się odpowiednio wyważone. Przewidziane w polskim porządku prawnym sankcje są ograniczone tylko i wyłącznie do opłaty finansowej, podczas gdy w wielu krajach (w szczególności we Francji, Wielkiej Brytanii, Niemczech, Austrii czy Holandii) obejmują zarówno opłatę finansową, jak i konfiskatę pojazdu, pozbawienie wolności, odebranie prawa jazdy, podwyższenie składki ubezpieczeniowej oraz punkty karne. Te dodatkowe sankcje są szczególnie dotkliwe dla obywateli, ponieważ generują nie tylko bezpośrednie koszty (np. utrata pojazdu, opłaty za holowanie i przechowywanie, koszty sądowe, utrata dochodu w przypadku odebrania prawa jazdy), ale także daleko idące konsekwencje społeczne i zawodowe w przypadku pozbawienia wolności.

### **Ad 3.**

Odnosząc się do możliwości wprowadzenia procedury odwoławczej, która pozwalałaby UFG na uznaniowe obniżenie kary w szczególnie uzasadnionych przypadkach, należy wskazać, że już obecnie funkcjonują regulacje w tym zakresie. Postępowania dotyczące umarzania roszczeń z tytułu opłat lub udzielania ulg w ich spłacie prowadzone są w oparciu o regulacje wynikające z ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>1</sup>, statutu UFG oraz regulaminu umarzania wierzytelności Funduszu z tytułu opłat, odstępowania od dochodzenia zwrotów wypłaconych świadczeń i poniesionych kosztów (roszczeń regresowych) oraz udzielania ulg w ich spłacie.

Zgodnie z dyspozycją art. 94 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>1</sup> w uzasadnionych przypadkach, kierując się przede wszystkim wyjątkowo trudną sytuacją materialną i majątkową zobowiązanego, jak również jego sytuacją życiową, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny może umorzyć opłatę w całości lub w części albo udzielić ulgi w jej spłacie. Jednocześnie tryb postępowania przy rozpatrywaniu ww. spraw określa statut UFG.

W ramach Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego funkcjonuje Komisja ds. umorzeń, która na podstawie wniosku zobowiązanego i przedstawionych przez niego okoliczności oraz dokumentów potwierdzających trudną sytuację wydaje Zarządowi UFG rekomendacje dotyczące ewentualnego umorzenia opłaty w

całości, w części lub udzielenia ulgi w jej spłacie. Następnie w oparciu o rekomendacje Komisji i ustalenia własne Zarząd podejmuje decyzje w zakresie przedstawionych wniosków. Tak więc, na gruncie obecnie obowiązujących regulacji istnieje już możliwość, która pozwalałaby w szczególnie uzasadnionych przypadkach na umorzenie opłaty, jej obniżenie lub rozłożenie na raty.

#### **Ad 4.**

Odnosząc się do pytania dotyczącego możliwości zobowiązania zakładów ubezpieczeń do skutecznego informowania klientów o końcu ochrony ubezpieczeniowej, w szczególności w przypadku umów ubezpieczenia nieodnawialnych automatycznie, należy wskazać, że obowiązek informowania posiadaczy pojazdów mechanicznych przez zakłady ubezpieczeń o zbliżającym się terminie zakończenia ochrony ubezpieczeniowej w zakresie umów ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych już istnieje.

Na podstawie art. 28 ust. 1b ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>1</sup>, nie później niż 14 dni przed upływem okresu 12 miesięcy, na który umowa ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych została zawarta, zakład ubezpieczeń jest obowiązany do wysłania ubezpieczającemu, w formie pisemnej lub elektronicznej, informacji o ubezpieczeniu na kolejny okres ubezpieczenia.

Informacja ta zawiera w szczególności:

1. określenie wysokości składki ubezpieczeniowej w przypadku, gdy dojdzie do zawarcia następczej umowy ubezpieczenia;
2. pouczenie, że wysokość składki, może ulec zmianie, jeżeli po wysłaniu informacji przez zakład ubezpieczeń wyjdą na jaw okoliczności mające wpływ na wysokość składki, oraz wskazanie tych okoliczności;
3. pouczenie o prawie wypowiedzenia dotychczasowej umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz o formie, możliwym sposobie oraz terminie złożenia tego wypowiedzenia;
4. pouczenie o skutkach tego wypowiedzenia oraz o skutkach braku tego wypowiedzenia.

W związku z powyższym wskazać należy, że już obecnie zakłady ubezpieczeń zobowiązane są do informowania klientów o końcu ochrony ubezpieczeniowej, jej skutkach, jednoczesnego przedstawienia oferty oraz ewentualnego automatycznego przedłużenia umowy ubezpieczenia.

Nie sposób jednak ocenić skuteczności takiego poinformowania, ponieważ w znacznym stopniu zależy to od posiadaczy pojazdów mechanicznych i tego, czy podejmują korespondencję, aktualizują w zakładzie ubezpieczeń swoje dane itp. W tym kontekście oraz docelowo w odniesieniu do nabywcy pojazdu, który nie będzie mógł skorzystać z automatyzmu odnowienia umowy ubezpieczenia zbywcy warto również zauważyć, że każdy posiadacz pojazdu mechanicznego, zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>1</sup> zobowiązany jest do powiadomienia na piśmie zakładu ubezpieczeń, w terminie 14 dni od dnia przeniesienia prawa własności pojazdu, o fakcie przeniesienia prawa własności tego pojazdu i o danych posiadacza, na którego przeniesiono prawo własności pojazdu.

Jak wynika z praktyki posiadacze pojazdów mechanicznych nie realizują tego obowiązku, który przekłada się bezpośrednio na możliwość dotarcia przez zakład ubezpieczeń do nowego posiadacza pojazdu mechanicznego, który jest odpowiedzialny za zawarcie kolejnej umowy ubezpieczenia. W tym przypadku

zakłady ubezpieczeń nie mają dodatkowych możliwości dotarcia do posiadacza pojazdu mechanicznego, na którym ciąży obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia.

## **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)

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów

**Jurand Drop**

podsekretarz stanu