



# Minister Finansów i Gospodarki

---

Warszawa, 23 września 2025 roku

---

Sprawa: Interpelacja nr 12080  
Znak sprawy: FN6.054.31.2025  
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 12080 Pana Posła Tomasza Piotra Nowaka uprzejmie proszę o przyjęcie poniższych informacji.

I. Mając na uwadze przedstawione w interpelacji wątpliwości, na wstępie należy wskazać na obowiązujące regulacje systemowe dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC ppm) oraz główny cel przedmiotowego ubezpieczenia.

Powszechny ustawowy obowiązek zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC ppm, 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 uszczerpkowaniem z tytułu tej odpowiedzialności.

W związku z tym oraz celem, jakemu ma służyć to ubezpieczenie, na podstawie przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>1</sup>, 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.

Należy dodatkowo zauważyć, że istotą ubezpieczenia jest zapewnienie ochrony ryzyka, a zatem możliwości wyrządzenia szkody, a nie zdarzenia pewnego. Sam fakt posiadania pojazdu mechanicznego, stanowi już o ryzyku ubezpieczeniowym, tj. o potencjalnej możliwości wyrządzenia szkody, w związku z jego ruchem.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę na definicję „ruchu pojazdu” wskazaną w art. 2 ust. 1 pkt 12b ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>1</sup>, zgodnie z którą ruch pojazdu oznacza 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. Pojazd zatem również w trakcie postoju uznawany jest za pojazd będący w ruchu, w kontekście możliwości wyrządzenia szkody i obowiązków związanych z ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

W związku z tym, na podstawie art. 34 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>1</sup>, za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem pojazdu uważa się również szkodę powstałą przy wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu, bezpośrednio przy załadunku i rozładunku pojazdu oraz podczas zatrzymania, postoju lub garażowania. Do wypadków ubezpieczeniowych dochodzi również np. na parkingach, w garażach, podczas wykonywania zabiegów konserwacyjnych. Odpowiedzialność odszkodowawcza powstaje także w sytuacji, gdy do powstania szkody doszło w czasie wsiadania i wysiadania z samochodu, w trakcie otwierania drzwi, czy też gdy szkoda powstała na skutek wybuchu silnika w czasie, kiedy pojazd się nie poruszał. Wprowadzenie tej normy wynika m.in. z faktu, że usunięcie z drogi publicznej pojazdu i jego przetrzymywanie np. na parkingu strzeżonym, czy też w garażu, jedynie redukuje do pewnego stopnia ryzyko powstania szkody w związku z ruchem tego pojazdu, jednak nie niweluje takiego ryzyka w całości.

Podkreślenia wymaga, że w przypadku zaistnienia sytuacji, w której do ruchu zostałby wprowadzony pojazd, którego posiadacz nie byłby ubezpieczony w zakresie OC komunikacyjnego, a jednocześnie zostałaby wyrządzona przez ruch takiego pojazdu szkoda, ewentualne roszczenia osób poszkodowanych z tytułu szkód na osobie, w tym np. zadośćuczynienia lub dożywotnich rent mogłyby sięgać nawet kwoty 29 876 400 PLN. Kwota ta wynika z ustawowego określenia wysokości minimalnej sumy gwarancyjnej w odniesieniu do szkód osobowych na takim właśnie poziomie. Analogiczna sytuacja mogłaby dotyczyć nieubezpieczonego posiadacza pojazdu i szkody powstałej podczas i w związku z postojem takiego pojazdu, w tym także pojazdów, których stan uzasadnia ich skierowanie do kasacji. W takim przypadku świadczenia osobom poszkodowanym lub uprawnionym wypłaca Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, ale ma on prawo domagania się od nieubezpieczonego sprawcy szkody zwrotu wydatkowanych pieniędzy. Jako przykład podać można, że obecnie Fundusz dochodzi roszczenia regresowego w wysokości blisko 5 milionów złotych od kierowcy, który spowodował wypadek, a nie posiadał ważnego ubezpieczenia OC. Kwota ta może jeszcze ulec zwiększeniu, w razie wypłaty dodatkowych świadczeń lub rent.

II. Odnosząc się do kwestii wprowadzenia mechanizmu tzw. „szybkiej zapłaty” zmniejszającej wysokość kary należy wskazać, że już obecnie przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>1</sup> w art. 88 ust. 2 i 3 różnicują wysokość opłaty za niespełnienie obowiązku ubezpieczenia OC ppm, w zależności od okresu pozostawania bez ochrony ubezpieczeniowej oraz od rodzaju pojazdu. Wysokość opłaty za niespełnienie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC ppm uzależniona jest od:

1. wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę ustalonego na podstawie ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę,
2. rodzaju pojazdu, wskazanego w art. 88 ust. 2 pkt 1) ustawy:
  - a. samochody osobowe,
  - b. samochody ciężarowe, ciągniki samochodowe i autobusy,
  - c. pozostałe pojazdy.
3. okresu pozostawania posiadacza pojazdu mechanicznego bez ochrony ubezpieczeniowej w każdym roku kontroli:
  - a. do 3 dni;
  - b. do 14 dni;
  - c. powyżej 14 dni.

Poniższa tabela przedstawia wyniki analiz przeprowadzonych przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny na podstawie danych za 2024 rok, odnoszących 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</b> (20% Opłaty)	5%	1%	0%
<b>Od 4 do 14 dni</b> (50% Opłaty)	11%	3%	0%
<b>Powyżej 14 dni</b> (100% Opłaty)	60%	16%	2%

III. Odnosząc się do kwestii stworzenia systemu automatycznych powiadomień, które przypominałyby właścicielom pojazdów o zbliżającym się terminie końca polis wskazać należy, że już obecnie funkcjonują rozwiązania przypominające o nadchodzącym upływie okresu ubezpieczenia. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny za pośrednictwem swojego portalu umożliwia otrzymywanie alertów – wiadomości SMS o zbliżającym się końcu ubezpieczenia OC. Wymagane jednak przy tym jest założenie konta na Portalu UFG i włączenie powiadomień.

Podkreślenia wymaga przy tym, że w art. 28 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>1</sup> obowiązuje tzw. klauzula prolongacyjna, która jest instrumentem do minimalizowania przypadków braku ubezpieczenia. Umowa ubezpieczenia OC ppm przedłuża się bowiem automatycznie na kolejne 12 miesięcy. Zawarcie następnej umowy nie następuje, jeżeli nie została opłacona w całości określona w

umowie składka za mijający okres 12 miesięcy lub jeżeli posiadacz pojazdu mechanicznego wypowiedział mijającą umowę ubezpieczenia. Taka konstrukcja pozwala zapobiegać nieplanowanym przerwom w ubezpieczeniu OC ppm.

Ponadto już obecnie zakłady ubezpieczeń zobowiązane są przepisami ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>1</sup> do informowania klientów o końcu ochrony ubezpieczeniowej, jej skutkach, jednoczesnego przedstawienia oferty oraz ewentualnego automatycznego przedłużenia umowy ubezpieczenia. W myśl art. 28 ust. 1b i 1c 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 następnej 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.

**IV.** Odnosząc się do kwestii wprowadzenia rozróżnienia między „zapominalskimi” a „celowo uchylającymi się” od zapłaty składki za obowiązkowe ubezpieczenia OC ppm pragnę wskazać, że takie rozwiązanie mogłoby okazać się trudne do zrealizowania, przede wszystkim ze względu na brak możliwości określenia jednoznacznych i obiektywnych kryteriów dla oceny, czy w konkretnym przypadku posiadacz pojazdu zapomniał zawrzeć umowę ubezpieczenia OC ppm, czy też zawrzeć jej nie chciał.

Podkreślenia przy tym wymaga, że niezależnie od przyczyny braku ubezpieczenia OC ppm, potencjalne konsekwencje zdarzenia spowodowanego przez nieubezpieczonego sprawcę są takie same i nie ma znaczenia, co leżało u podstaw braku tego ubezpieczenia. Posiadanie pojazdu mechanicznego wiąże się z określonymi obowiązkami i jednym z nich jest obowiązek posiadania nieprzerwanie ważnej ochrony ubezpieczeniowej. Biorąc pod uwagę, że sankcja przez UFG nakładana jest za niespełnienie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC ppm, czyli za sam fakt braku ochrony ubezpieczeniowej, wydaje się, że brak jest uzasadnienia dla systemowego rozróżniania jej wysokości w zależności od intencji posiadacza. Takie działanie mogłoby godzić w poczucie sprawiedliwości społecznej, ponieważ za to samo uchybienie posiadacze mogliby być traktowani w różny sposób.

Wskazać także należy, że UFG bierze pod uwagę trudną sytuację życiową, w tym zdrowotną, rodzinną, materialną lub majątkową. Każdy wniosek skierowany do UFG o umorzenie lub udzielenie ulgi w spłacie jest rozpoznawany i jeżeli tylko

wniosek jest uzasadniony, wówczas UFG dąży do zmniejszenia dotkliwości sankcji. Zgodnie z art. 94 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>1</sup> Fundusz może w uzasadnionych przypadkach, jednak kierując się wyłącznie wyjątkowo trudną sytuacją materialną i majątkową zobowiązanego, jak również jego sytuacją życiową, umorzyć opłatę w całości lub udzielić ulgi w jej spłacie. Ustawodawca przewidział zatem, że umorzenie opłaty lub udzielenie ulgi w jej spłacie możliwe jest w uzasadnionych przypadkach i w razie wyjątkowo trudnej sytuacji majątkowo-życiowej zobowiązanego. Oznacza to tym samym, że każdy zobowiązany, który chciałby skorzystać z uprawnienia do umorzenia opłaty w całości lub udzielenia ulgi w jej spłacie powinien w sposób należyty wykazać okoliczności uzasadniające takie postępowanie. Każdy wniosek w tym zakresie skierowany do UFG, bez względu na to, czy istniało realne zagrożenie szkodą czy nie, rozpatrywany jest indywidualnie. Niemniej jednak należy wskazać, że sama przesłanka braku realnego zagrożenia dla innych uczestników ruchu drogowego nie jest i nie powinna być wystarczająca do niestosowania opłaty w takich przypadkach. Po pierwsze - takie sformułowanie nie pozwala na obiektywną ocenę jej stosowania. Co więcej, pojazd mechaniczny może powodować zagrożenie również w wielu okolicznościach, pozornie wydających się na bezpieczne. Może bowiem dojść do samozapłonu pojazdu, jego stoczenia się, czy też spowodowania szkody na skutek otwarcia lub zamknięcia drzwi. Wszystkie takie przypadki również objęte są ochroną ubezpieczeniową, a mogą mieć miejsce także w przypadku pojazdów niepozostających w użyciu. Zgodnie natomiast z podstawową zasadą funkcjonowania ubezpieczeń istotą jest ochrona ryzyka ubezpieczeniowego, a nie zdarzenia pewnego.

Regulacje ustawowe, jak i orzecznictwo wskazują, że co do zasady posiadacz pojazdu mechanicznego podlega obowiązkowi zawarcia umowy ubezpieczenia OC ppm za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów, bez względu na to czy możliwe jest z niego korzystanie. Fakt, iż pojazd mechaniczny nie jest używany pozostaje bez znaczenia w kontekście obowiązku zawarcia wyżej wskazanej umowy, albowiem ewentualna odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń zachodzi także wówczas, gdy pojazd znajduje się na postoju, bez względu na czas jego trwania. Istotą obowiązkowego ubezpieczenia OC ppm jest zapewnienie ciągłości tego ubezpieczenia, tak aby nie powstawały przerwy, w trakcie których posiadacz z tytułu użytkowania pojazdu nie byłby objęty ochroną ubezpieczeniową.

Na podstawie porównania sankcji za brak niespełnienia obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC ppm obowiązujących w krajach europejskich należy stwierdzić, że w Polsce są ograniczone tylko i wyłącznie do opłaty finansowej, podczas gdy w wielu krajach (w szczególności we Francji, Wielkiej Brytanii, Niemczech, Austrii, Holandii 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. Jednocześnie stanowią one dodatkowe obciążenie instytucji państwa, takich jak sądy czy policja, w obszarze egzekucji przepisów, w szczególności w obszarze przechowywania i złomowania skonfiskowanych pojazdów. Odnosząc się

wyłącznie do poziomu maksymalnej opłaty finansowej, należy stwierdzić, że wartości mające zastosowanie w naszym kraju są niższe niż w wielu innych krajach europejskich, również w przeliczaniu do wartości płacy minimalnej czy PKB per capita.

### **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 i Gospodarki

**Jurand Drop**

podsekretarz stanu

w Ministerstwie Finansów