



Minister Finansów i Gospodarki

Warszawa, 13 lipca 2026 roku

Sprawa: Interpelacja nr 17743
Znak sprawy: PG3.054.2.2026
Kontakt: Kancelaria MF
tel.: +48 22 694 55 55
e-mail: kancelaria@mf.gov.pl

Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Sejm RP

Interpelacja w sprawie obciążeń finansowych JST kosztami usuwania, przechowywania i ubezpieczenia porzuconych pojazdów

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację¹ postów Krystyny Skibińskiej, Piotra Głowskiego, Janusza Cichonia, Iwony Karolewskiej, Zofii Czernow, uprzejmie informuję co następuje.

Na wstępie należy wskazać, że powszechny ustawowy obowiązek zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, 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 uszczupleniem z tytułu tej odpowiedzialności.

¹ Nr 17743 z dnia 19 czerwca 2026 r.

W związku z tym oraz celem jakiemu ma służyć to ubezpieczenie, na podstawie przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych², 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.

Kolejnym systemowym rozwiązaniem, które ma zapewnić ciągłość ubezpieczenia, jest powiązanie obowiązku zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych z rejestracją pojazdu. Zgodnie z ogólną zasadą posiadacz pojazdu jest obowiązany zawrzeć umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych najpóźniej w dniu rejestracji pojazdu mechanicznego. Natomiast w myśl art. 33 pkt 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych umowa ubezpieczenia OC komunikacyjnego ulega rozwiązaniu z chwilą wyrejestrowania pojazdu mechanicznego. Tym samym przez cały okres zarejestrowania pojazdu na jego posiadacza ciąży obowiązek posiadania ważnej umowy ubezpieczenia OC. Powiązanie ubezpieczenia OC komunikacyjnego z rejestracją pojazdu zostało podyktowane zapewnieniem gwarancyjnego charakteru tego ubezpieczenia i koniecznością zapewnienia skuteczności ochrony osób poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych. W przypadku wyrejestrowania pojazdu umowa ubezpieczenia OC komunikacyjnego ulega rozwiązaniu z mocy prawa.

W odniesieniu do tej kwestii niezbędne i istotne jest odniesienie się do uregulowań UE dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia OC komunikacyjnego oraz do orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości UE.

Przepis art. 3 dyrektywy³ nakłada na każde państwo członkowskie obowiązek zastosowania wszelkich właściwych środków, aby zapewnić objęcie ubezpieczeniem OC z tytułu użytkowania pojazdów, których stałe miejsce postoju znajduje się na jego terytorium. Za terytorium, na którym znajduje się stałe miejsce postoju pojazdu uważa się zaś terytorium Państwa, którego tablicę rejestracyjną pojazd posiada. Przepisy dyrektywy przewidują możliwość odstąpienia od obowiązku ubezpieczenia, ale w ściśle określonych przypadkach. Pierwszy typ odstąpienia od obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jest wyłączeniem ze względu na osobę - posiadacza samochodu (osobę fizyczną lub prawną, publiczną lub prywatną), a drugi ze względu na rodzaj pojazdu lub ze względu na posiadanie przez pojazd specjalnej tablicy. Zgodnie z art. 5 dyrektywy lista osób albo rodzajów pojazdów zwolnionych z obowiązku ubezpieczenia pojazdów, musi zostać notyfikowana innym państwom członkowskim i Komisji Europejskiej. Stosując jedno z tych odstępstw państwo członkowskie ma podjąć stosowne działania, aby zapewnić wypłatę ewentualnego odszkodowania za szkodę majątkową lub szkodę na osobie spowodowaną na jego terytorium oraz na terytorium innych państw członkowskich.

² Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2026 r. poz. 783)

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 ze zmianami)

Dlatego też, przy skorzystaniu z wyłączenia ze względu na posiadacza pojazdu, w projekcie odpowiedniej regulacji wyłączającej pojazdy należące do poszczególnej kategorii podmiotów (np. jednostek samorządu terytorialnego) należy określić urząd lub organ odpowiedzialny za wypłatę odszkodowań w przypadku wyrządzenia szkody ruchem takiego pojazdu (art. 5 ust. 1 dyrektywy).

Odnosząc się do orzecznictwa UE należy wskazać na wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE z 29 kwietnia 2021 r. w sprawie C-383/19 *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (ubezpieczenie OC za szkody powstałe w zw. z ruchem pojazdów mechanicznych – obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia OC w przypadku pojazdu niezdolnego do jazdy i przeznaczonego do zniszczenia, którego własność na podstawie orzeczenia sądu nabyła jednostka samorządu terytorialnego)*. W wyroku Trybunał m.in. wskazał, że każde państwo członkowskie powinno zapewnić, aby każdy pojazd przebywający normalnie na jego terytorium był objęty umową zawartą z zakładem ubezpieczeń w celu zagwarantowania, w granicach określonych w prawie Unii, odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające z użytkowania rzeczonoego pojazdu. Ponadto sama okoliczność, że zarejestrowany pojazd jest w danej chwili niezdolny do jazdy ze względu na swój stan techniczny, nawet jeśli pozostaje on w tym stanie od chwili przeniesienia prawa własności, a zatem jest on w stosownym wypadku niezdolny do spowodowania szkody związanej z pojęciem „ruchu pojazdów” w rozumieniu art. 3 akapit pierwszy dyrektywy komunikacyjnej, nie może prowadzić do wyłączenia obowiązku ubezpieczenia przewidzianego w tym przepisie.

W tym miejscu można przytoczyć również stanowisko Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, który uznał, że pojazd, który jest zarejestrowany, a zatem nie został wycofany z ruchu w sposób zgodny z prawem, i który jest zdolny do jazdy, odpowiada pojęciu „pojazdu” w rozumieniu art. 1 pkt 1 dyrektywy 2009/103, w związku z czym nie przestaje podlegać obowiązkowi ubezpieczenia określonemu w art. 3 akapit pierwszy tej dyrektywy z tego tylko względu, że jego właściciel nie zamierza już go prowadzić i unieruchamia go na terenie prywatnym (wyrok z dnia 4 września 2018, Julia na,080/17, EU :C:2018:661, pkt 42).

Należy zwrócić także uwagę, że obowiązek ubezpieczenia w zakresie OC komunikacyjnego został nałożony na posiadacza pojazdu mechanicznego.

W związku z tym, przy określeniu pojęcia posiadacza pojazdu niezbędne jest odniesienie się do regulacji kodeksu cywilnego dotyczących posiadania. Zgodnie z art. 336 k.c. posiadaczem rzeczy jest zarówno ten, kto nią faktycznie włada jak właściciel (posiadacz samoistny), jak i ten, kto nią faktycznie włada jak użytkownik, zastawnik, najemca, dzierżawca lub mający inne prawo, z którym łączy się określone władztwo nad cudzą rzeczą (posiadacz zależny). Dodatkowo należy wskazać na zawarte w art. 339 k.c. domniemanie, iż ten, kto rzeczą faktycznie włada, jest posiadaczem samoistnym.

Odnosząc się do pytania nr 3 interpelacji w zakresie danych dotyczących kosztów ponoszonych przez gminy i powiaty w związku z porzuconymi pojazdami, należy wskazać, że Ministerstwo Finansów nie posiada takich informacji. Należy zauważyć, że dane sprawozdawcze przekazywane przez zakłady ubezpieczeń do organu nadzoru (Komisji Nadzoru Finansowego) nie obejmują informacji o kosztach ponoszonych przez jednostki samorządu terytorialnego w zakresie usuwania, przechowywania oraz ubezpieczania pojazdów przejmowanych przez jednostki samorządu terytorialnego w trybie art. 50a ust. 2 lub art. 130a ust. 10

ustawy Prawo o ruchu drogowym⁴. Powyższe dane nie zawierają także informacji na temat skuteczności odzyskiwania tych kosztów przez jednostki samorządu terytorialnego od właścicieli pojazdów.

Odnosząc się do pytania nr 4 interpelacji należy wskazać, że kwestia tzw. umów flotowych nie wymaga szczególnego uregulowania w przepisach prawa, bowiem została ukształtowana przez praktykę rynkową na podstawie i w granicach zasady swobody umów. Stosowane w tym zakresie przez zakłady ubezpieczeń rozwiązania umowne (tzw. umowy generalne) przewidują m.in., że właściciele lub posiadacze pojazdów zgłaszają do ubezpieczenia nowo nabywane pojazdy wchodzące w skład floty, a zakłady ubezpieczeń wystawiają polisy potwierdzające objęcie ochroną ubezpieczeniową ryzyk związanych z tymi pojazdami, w tym w zakresie ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Przy większej liczbie pojazdów istnieje możliwość negocjacji składki i uzyskania tzw. rabatów. Na analogicznych zasadach, zakładom ubezpieczeń zgłaszane są przypadki wyrejestrowania pojazdów wchodzących w skład floty i wycofania z ruchu lub sprzedaży, skutkiem czego dochodzi do rozwiązania umowy ubezpieczenia w terminach przewidzianych w art. 33 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

Odnosząc się do pytania nr 5, na wstępie należy nadmienić, że propozycje strony samorządowej w zakresie wyłączenia z obowiązku zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych określonej kategorii pojazdów, o których mowa w art. 50a ust. 2 i art. 130a ust. 10 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, stanowiły przedmiot prac Zespołu ds. Infrastruktury, Urbanistyki i Transportu oraz Zespołu ds. Systemu Finansów Publicznych, w ramach Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Odnosząc się do przedstawianych propozycji strony samorządowej resort finansów przedstawił obszernie wyjaśnienia w oparciu o obowiązujące regulacje systemowe dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, uregulowania UE oraz orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości UE.

Ponadto, rozumiejąc wskazane przez stronę samorządową utrudnienia, jakie mają miejsce przy procedurze sądowego orzeczenia o przepadku pojazdu na rzecz organu samorządowego oraz związaną z tym kwestię uzyskania przez organ stosownej informacji w odpowiednim czasie, resort finansów przedstawiał już stronie samorządowej alternatywne propozycje rozwiązania przedmiotowej kwestii z jednoczesnym uwzględnieniem interesu osób poszkodowanych.

Do ewentualnego rozważenia poddano m.in.:

1) propozycję zmian regulacji w zakresie norm związanych z wyrejestrowaniem takich pojazdów. Zamiast systemowego wyłączania jednostek samorządowych z obowiązku ubezpieczania przejmowanych pojazdów, zasadne mogłyby być zmiany legislacyjne przyspieszające proces wyrejestrowania i wyłączania z ruchu takich pojazdów. Kierunek takich zmian legislacyjnych powinien brać pod uwagę możliwość wyrejestrowania w uproszczonym lub automatycznym trybie takiego pojazdu w chwili przejmowania go przez jednostkę samorządową (co skutkowałoby wyłączeniem go z obowiązku ubezpieczenia zgodnie z przepisami ustawy) przy jednoczesnym wprowadzeniu rozwiązań, które zapewnią, że pojazdy te

⁴ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.)

rzeczywiście nie będą pozostawiane/używane w przestrzeni dostępnej publicznie, a tym samym nie będą stwarzały ryzyka wypadku (który może mieć zgodnie z aktualnym prawem miejsce zarówno w ruchu, jak i w czasie postoju);

2) wprowadzenie możliwości czasowego wycofania takiej kategorii pojazdów z ruchu;

3) możliwość zawierania przez jednostki samorządu terytorialnego umów generalnych ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmujących przejmowane przez samorządy pojazdy.

Jednocześnie informujemy, że wychodząc naprzeciw trudnościom zgłaszanym przez różne jednostki samorządu terytorialnego w kontekście obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, na prośbę resortu finansów, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny zainicjował trójstronne rozmowy z udziałem jednej z największych jednostek samorządu terytorialnego oraz z zakładami ubezpieczeń w celu opracowania propozycji modelu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w odniesieniu do pojazdów z przepadku, które z jednej strony adresowałyby zgłaszane przez samorządy wyzwania, a z drugiej strony byłyby operacyjnie możliwe do zaoferowania przez zakłady ubezpieczeń.

Propozycja opiera się na następujących założeniach:

- 1) zachowanie szczelności systemu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, która zapewnia ochronę osób poszkodowanych i szybką realizację ich roszczeń;
- 2) utrzymanie obowiązku objęcia przez jednostki samorządu terytorialnego przejmowanych pojazdów ubezpieczeniem OC najpóźniej w dniu przejęcia własności porzuconego pojazdu przez gminę albo uprawomocnienia się orzeczenia o przepadku pojazdu na rzecz powiatu;
- 3) umożliwienie szybkiego ubezpieczenia konkretnego pojazdu po faktycznym przejęciu go przez jednostkę samorządu terytorialnego (obejmuje to zarówno sprawdzenie czy pojazd ma OC, jak i zgłoszenie do zakładu ubezpieczeń i objęcie go ochroną);
- 4) wyjście naprzeciw postulatów jednostek samorządu terytorialnego, związanym z aspektem dyscypliny finansów publicznych i możliwości ponoszenia wydatków jedynie celowych i uzasadnionych. Konstrukcja umowy pozwoli na powstanie obowiązku zapłaty składki tylko w stosunku do pojazdów, które faktycznie przeszły na własność jednostki samorządu terytorialnego, a więc od momentu gdy bez wątpienia stała się ona posiadaczem pojazdu;
- 5) zakłada się, że wysokość składki będzie odzwierciedlać obniżone ryzyko ubezpieczeniowe. Dlatego zakres zastosowania opisywanego produktu będzie ograniczony jedynie do sytuacji wskazanych poniżej.

W przedmiocie zawarcia i zakresie umowy:

- 1) umową na przedstawionych niżej zasadach będzie można objąć jedynie pojazdy przejęte przez jednostki samorządu terytorialnego lub w stosunku do których orzeczono przepadek na rzecz tych jednostek, które:
 - a) w chwili tego zdarzenia nie posiadają ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, lub
 - b) posiadają wtedy ubezpieczenie OC, ale wygasa ono w czasie, gdy pojazd pozostaje w posiadaniu jednostki samorządu terytorialnego;

2) ubezpieczeniem będzie można objąć pojazdy, które nie zostały jeszcze zidentyfikowane w dniu zawarcia umowy (brak tablic, nieznany VIN), a w których posiadanie jednostka wejdzie w okresie obowiązywania umowy. Ubezpieczeniem zostaną objęte konkretne pojazdy zgłoszone do zakładu ubezpieczeń przez jednostkę samorządu terytorialnego, dopiero w momencie wejścia w ich posiadanie przez jednostkę;

3) wysokość składki ubezpieczeniowej będzie ustalona w umowie. Może to być składka ryczałtowa jednakowa dla wszystkich pojazdów lub zróżnicowana, np. w stosunku do rodzaju pojazdu albo czy jest on zdolny do ruchu czy nie.

W zakresie ochrony ubezpieczeniowej:

1) warunkiem objęcia ochroną ubezpieczeniową konkretnego pojazdu będzie zgłoszenie jego przejęcia przez jednostkę samorządu terytorialnego najpóźniej w dniu:

a) przejęcia pojazdu na własność gminy z mocy ustawy (art. 50a Prawa o ruchu drogowym),

b) uprawomocnienia się orzeczenia o przeпадku pojazdu na rzecz powiatu (art. 130a Prawa o ruchu drogowym);

2) aby potwierdzić konieczność takiego zgłoszenia, jednostka samorządu terytorialnego może skorzystać z już dostępnych narzędzi (np. weryfikacja ubezpieczenia OC na stronie ufg.pl, sprawdzenie daty ważności ubezpieczenia na stronie www.qov.pl/web/qov/sprawdz-historie-pojazdu);

3) w stosunku do konkretnego pojazdu ubezpieczenie będzie obowiązywało przez rok. Jednocześnie może zostać zakończone wcześniej na zasadach ogólnych;

4) dla zakładów ubezpieczeń istotnym warunkiem oferowania takich ubezpieczeń jest zapewnienie, że w przypadku zbycia pojazdu przez jednostkę samorządu terytorialnego, ubezpieczenie nie będzie wykorzystywane przez nabywcę.

W związku z tym, jednostka musi zapewnić, że nabywca wypowie umowę ubezpieczenia tego pojazdu i zawrzeć nową umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Jednostki samorządu mogą to zrobić poprzez wprowadzenie odpowiednich warunków licytacji lub postanowień w umowach z nabywcami, aby zobowiązać nabywcę do powyższego działania, np. wprowadzić zobowiązanie, zgodnie z którym warunkiem zawarcia umowy jest okazanie kopii złożonego ubezpieczycielowi wypowiedzenia dotychczasowej umowy OC posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz potwierdzenie zawarcia nowej umowy ubezpieczenia OC przez nabywcę;

5) obowiązek zapłaty składki będzie powstawać w chwili zgłoszenia przejętego pojazdu do ubezpieczenia, z terminem płatności np. 14 dni;

6) w stosunku do konkretnego pojazdu ubezpieczenie będzie się „aktywować” po przejęciu go przez jednostkę samorządu terytorialnego, ale nie wcześniej niż z chwilę zgłoszenia przejętego pojazdu do ubezpieczyciela, powodując obowiązek zapłaty składki z tego tytułu. Dla pojazdu, który nie posiada ważnego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych ochrona rozpoczyna się z chwilą zgłoszenia przejętego pojazdu do ubezpieczyciela. Dla pojazdu, który posiada ubezpieczenie OC w dniu przejęcia pojazdu, ale wygasa ono w czasie, gdy pojazd pozostaje w posiadaniu jednostki, okres ochrony z umowy OC posiadaczy pojazdów mechanicznych rozpoczyna się od dnia następnego po wygaśnięciu ochrony aktualnej umowy ubezpieczenia, pod warunkiem zgłoszenia przyjętego pojazdu do ubezpieczyciela, najpóźniej w ostatnim dniu obowiązywania tej umowy;

7) Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny zadeklarował, że - jeśli pojawi się taka potrzeba po stronie jednostki - udostępni rozwiązanie umożliwiające sprawdzenie,

czy pojazd posiada ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych i kiedy wygasa ochrona z aktualnej umowy ubezpieczenia;

8) po objęciu ochroną konkretnego pojazdu, zakład ubezpieczeń zasili Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny danymi o ubezpieczeniu.

Są to warunki ramowe, które jednostki samorządu terytorialnego mogłyby wykorzystać przygotowując zapytania ofertowe w zakresie ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny wyraził gotowość do udzielenia zainteresowanym jednostkom samorządu terytorialnego dodatkowych informacji w tym zakresie.

Alternatywnym sposobem mogłyby być rozwiązania ukierunkowane na skrócenie czasu pozostawiania ww. pojazdów w dyspozycji jednostek samorządu terytorialnego oraz uproszczenie procedur prowadzących do ich przejęcia, zbycia lub demontażu, co w sposób systemowy powinno ograniczyć zarówno koszty ubezpieczenia, jak i obciążenia administracyjne.

Odnosząc się do pytania nr 6 interpelacji, należy wskazać, że zaproponowane rozwiązanie nie znajduje podstaw w obowiązującym systemie ubezpieczeń, czy też aksjologicznego uzasadnienia do dokonania zmiany w tym zakresie. Środki Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego mają swoje konkretne przeznaczenie wynikające z zadań ustawowych realizowanych przez Fundusz.

Wśród nich wyszczególnić można przede wszystkim:

- a) wypłaty na rzecz poszkodowanych w wypadkach drogowych, w przypadku nieustalenia sprawcy lub nieubezpieczonego sprawcy zdarzenia;
- b) wypłaty na rzecz poszkodowanych w związku ze szkodą wyrządzoną przez nieubezpieczonego rolnika w związku z posiadaniem tego gospodarstwa rolnego;
- c) wypłaty świadczeń w przypadku upadłości lub likwidacji zakładów ubezpieczeń;
- d) wypłaty świadczeń w przypadku szkód wyrządzonych przez posiadaczy pojazdów ubezpieczonych w zakładzie ubezpieczeń mającym siedzibę w państwie Unii Europejskiej, w przypadku wszczęcia względem niego postępowania upadłościowego lub likwidacyjnego (na zasadzie wzajemności);
- e) realizowanie zadań związanych z tworzeniem i utrzymaniem rejestrów danych ubezpieczeniowych będących m.in. źródłem referencyjnym dla innych rejestrów państwowych oraz organów państwowych, w tym organów ścigania;
- f) prowadzenie działań związanych z identyfikacją i weryfikacją zjawisk przestępczości ubezpieczeniowej;
- g) zapewnianie infrastruktury umożliwiającej zakładom ubezpieczeń realizowanie obowiązków i uprawnień ustawowych (m.in. wymiana danych z Centralną Ewidencją Pojazdów i Kierowców, pozyskiwanie informacji z tzw. notatek policyjnych).

Ewentualne przyjęcie zaproponowanego w interpelacji mechanizmu finansowego mogłoby spowodować wykorzystywanie środków Funduszu, które na gruncie regulacji krajowych i UE powinny stanowić zabezpieczenie podmiotów rynku ubezpieczeniowego - klientów, a przede wszystkim poszkodowanych. Nie można bowiem zapominać, że Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny jest funduszem gwarancyjnym, mającym w pierwszej kolejności zapewniać ochronę poszkodowanych w zdarzeniach drogowych, lub związanych z posiadaniem gospodarstwem rolnym. W tę zasadę funkcjonowania Funduszu nie wpisuje się natomiast pokrywanie zobowiązań niewypłacalnych posiadaczy pojazdów

mechanicznych, czy też pokrywanie kosztów ponoszonych przez jednostki samorządu terytorialnego.

Ponadto za odbiegającą od zasad funkcjonowania zasad rynku ubezpieczeń komunikacyjnych uznać należałoby sytuację, w której to Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny miałby refundować koszt obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, podczas gdy taki obowiązek spoczywa na posiadaczu tego pojazdu.

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów i Gospodarki

Jurand Drop

podsekretarz stanu

w Ministerstwie Finansów