Do druku nr 2320

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
BIURO EKSPERTYZ I OCENY SKUTKÓW REGULACJI

BEOS-407/26

Warszawa, 24 marca 2026 r.

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L. dz. SPS-III.020.35.19.2026
Data wpływu 25.III.26r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie oceny skutków regulacji poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz o ochronie przeciwpożarowej (druk sejmowy nr 2320)

Na podstawie art. 34 ust. 9a uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2022 r. poz. 990, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

I. Problem, który zamierzają rozwiązać Wnioskodawcy

Wnioskodawcy wskazują na nieproporcjonalną wysokość opłaty z tytułu braku obowiązkowego OC. Jednocześnie organom właściwym w zakresie umorzenia czy przyznania ulgi w odniesieniu do tej opłaty przysługuje szeroki margines uznania, co w ocenie Wnioskodawców nie sprzyja przewidywalności rozstrzygnięć.

Deklarowane skutki regulacji (DSR) załączone do projektu nie są precyzyjne, jeśli chodzi o wskazanie problemu rozwiązywanego przez wprowadzenie odpisu na potrzeby Policji, Państwowej Straży Pożarnej oraz Ochotniczych Straży Pożarnych od sumy wpływów z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów. Jak się wydaje, w ocenie Wnioskodawców, obecnie odprowadzany przez zakłady ubezpieczeń odpis na cele ochrony przeciwpożarowej jest zbyt niski w stosunku do zysków osiąganych przez sektor ubezpieczeń – zgodnie z DSR „dotychczasowy odpis na poziomie około 40 milionów złotych rocznie stanowi jedynie 0,4% łącznego zysku sektora ubezpieczeń w 2024 roku".

II. Rozwiązanie rekomendowane przez Wnioskodawców

Rozwiązaniem proponowanym przez Wnioskodawców jest zmiana ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym

Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych [1] (dalej: ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych) oraz ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej[2].

W ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych proponuje się wprowadzenie art. 30a nakładającego obowiązek przekazywania przez zakłady ubezpieczeń części wpływów uzyskanych z tytułu obowiązkowego OC posiadaczy pojazdów mechanicznych na wskazane cele/fundusze (Fundusz Wsparcia Państwowej Straży Pożarnej, Fundusz Wsparcia Policji) oraz określenie terminów ich przekazania. Projekt przewiduje też modyfikację art. 88 tej ustawy polegającą na wprowadzeniu mechanizmów obniżenia opłaty za brak OC przy spełnieniu określonych tam warunków (art. 1 projektu).

W odniesieniu do ustawy o ochronie przeciwpożarowej projekt przewiduje dodanie art. 38a dotyczącego przeznaczenia części projektowanych wpływów na cele ochrony przeciwpożarowej (art. 2 projektu).

Art. 3 i art. 4 projektu zawierają przepisy przejściowe.

Proponowana ustawa ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

III. Inne rozwiązania rozważane przez Wnioskodawców

Wnioskodawcy nie rozważali rozwiązań alternatywnych, niemniej stwierdzili, że „cel, który ma być osiągnięty za pomocą przedmiotowego projektu ustawy nie może być zrealizowany za pomocą innych środków niż zaproponowane w projekcie".

IV. Rozwiązania przyjmowane w innych państwach, w szczególności państwach członkowskich OECD/UE

Projekt dotyczy rozwiązań o ściśle krajowym, instytucjonalno-finansowym charakterze, osadzonych w polskim modelu organizacji i finansowania zadań bezpieczeństwa publicznego i w krajowym reżimie egzekwowania obowiązku ubezpieczenia OC. Z tego względu odstąpiono od analizy rozwiązań międzynarodowych, która nie dawałaby podstawy do oceny projektowanych mechanizmów ani do wyboru odmiennych opcji regulacyjnych.

V. Skutki prawne projektowanej ustawy

Skutkiem prawnym projektu będzie wprowadzenie szczegółowych zmian w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, które dotyczą wybranych wąskich aspektów objętych regulacją tej ustawy. Zawarte w projekcie rozwiązania budzą istotne wątpliwości prawne, przede wszystkim w zakresie ich konstrukcji oraz niejednoznaczności sformułowania.

Poważne wątpliwości budzi wprowadzenie opłaty dla zakładów ubezpieczeń pokrywanej ze składki na ubezpieczenie odpowiedzialności posiadaczy pojazdów

[1] Dz. U. z 2025 r. poz. 367, ze zm.
[2] Dz. U. z 2025 r. poz. 188.

mechanicznych na rzecz Państwowej Straży Pożarnej, OSP i Policji, ponieważ działalność tych służb co do zasady nie dotyczy ryzyk ubezpieczeniowych, objętych tym ubezpieczeniem. W związku z powyższym nie można przyjąć, że wprowadzenie takiej opłaty miałoby charakter prewencyjny i realizowałoby tym samym jedną z funkcji ubezpieczeń. Uzasadnieniem do wprowadzenia dodatkowego obciążenia finansowego dla zakładów ubezpieczeń nie powinno być założenie, że ubezpieczenie to przynosi wysokie dochody, ponieważ ich wysokość jest uzależniona od różnych czynników i w przyszłości mogą one ulec istotnym zmianom.

Poważne wątpliwości budzi projektowany art. 30a ust. 3 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, w brzmieniu: „Opłaty, o których mowa w ust. 1 pkt 1-3, stanowią koszt własny działalności zakładu ubezpieczeń i nie podlega wyodrębnieniu jako odrębny składnik składki ubezpieczeniowej przekazywanej na ubezpieczającego". Art. 33. ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej[3] przewiduje, że wszystkie koszty działalności zakładu ubezpieczeń muszą być pokrywane ze składki ubezpieczeniowej. W związku z tym taki przepis naruszyłby tę generalną normę, o fundamentalnym znaczeniu dla działalności ubezpieczeniowej. Z treści tego przepisu nie wynika jasno, jak miałaby być finansowana ta opłata, tzn. czy mogłaby być finansowana z opłacanej przez ubezpieczających składki na to ubezpieczenie. W projekcie nie odniesiono się bowiem bezpośrednio do tej kwestii, a jedynie wskazano, że opłata ta nie podlega wyodrębnieniu jako odrębny składnik składki. Nie jest również jasna relacja pomiędzy znaczeniem pojęcia „koszt własny działalności zakładu ubezpieczeń" a finansowaniem opłaty. Ponadto nie jest jasne użyte w projekcie sformułowanie: „składki ubezpieczeniowej przekazywanej na ubezpieczającego".

Pojęcie „wpływy", którym posłużono się w projekcie, nie jest zdefiniowane w przepisach prawa, w szczególności dotyczących rachunkowości. Przepisy te posługują się podjęciami „składka przypisana" i „składka zainkasowana" – w związku z tym nie jest wiadome, o jaki parametr chodzi Wnioskodawcom. Należy uwzględnić również, że należna składka może być opłacana jednorazowo lub w ratach, co w tym ostatnim przypadku oznacza, że zakład ubezpieczeń nie otrzymuje jej w całości wraz z zawarciem umowy ubezpieczenia. W konsekwencji należy uznać, że projektowane przepisy nie pozwalają jednoznacznie ustalić, jaka wartość ma być podstawą do ustalenia opłaty.

Istotne wątpliwości budzi propozycja obniżania wysokości opłaty sankcyjnej dla osób, które nie wykonały obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, w szczególności w stosunku do osób, które już dwa razy go nie dopełniły. Ma ona charakter prewencyjny i powinna pozostawać w określonej relacji pomiędzy wysokością składki a ewentualnymi konsekwencjami braku umowy ubezpieczenia. Zmniejszanie dotkliwości sankcji za niezawarcie umowy ubezpieczenia może stanowić zachętę do unikania spełnienia tego obowiązku, co ze względu na cel ubezpieczenia jest zachowaniem nagannym i szkodliwym społecznie. W uzasadnieniu projektu odwołano się do istotnych

[3] Dz. U. z 2025 r. poz. 1526, ze zm.

problemów związanych z postępowaniami w zakresie umarzania opłat, ale nie wskazano, jakie to są problemy i jak ma je rozwiązywać przedłożony projekt.

W projekcie przewidziano 14-dniowe *vacatio legis*. Ze względu na charakter propozycji zawartych w projekcie, w szczególności nowe obowiązki nałożone na zakłady ubezpieczeń i Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, wymagające m.in. zmian w systemach informatycznych, termin ten jest zbyt krótki.

Projekt był przedmiotem analiz Biura Ekspertyz i Oceny Skutków Regulacji Kancelarii Sejmu dotyczących zgodności z prawem Unii Europejskiej[4]. Omawiany projekt był także przedmiotem analizy BEOS w trybie art. 95a ust. 3 regulaminu Sejmu[5].

2.

Opiniowany projekt dotyczy zagadnień unormowanych w art. 1 Protokołu Dodatkowego nr 1 Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności (EKPC), dotyczącym ochrony mienia. Projektowane przepisy m.in. nakładają na zakłady ubezpieczeń obowiązek przekazywania na określone cele części sumy wpływów uzyskanych z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów, a także określają wysokość opłat wnoszonych przez osoby, które nie spełniły obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia obowiązkowego.

Opiniowany projekt nie nasuwa wątpliwości z punktu widzenia EKPC.

VI. Skutki społeczne projektowanej ustawy

A. Podmioty, na które wpływa projekt

Skutki przyjęcia projektu będą dotyczyć bezpośrednio:

1. właścicieli samochodów zobowiązanych do obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej (OC) – obecnie ok. 29,7 mln osób[6]; projekt wpływa na wysokość opłat za brak OC i możliwość ich obniżenia;
2. firm ubezpieczeniowych oferujących obowiązkowe ubezpieczenia OC – będą one zobowiązane do przekazywania części wpływów ze składek na wskazane fundusze (aktualnie w Polsce są to 74 podmioty[7]);
3. Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego (UFG) jako instytucji odpowiedzialnej za egzekwowanie opłat za brak OC; zmiany wpłyną na sposób naliczania i poboru tych opłat;

---

[4] *Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz o ochronie przeciwpożarowej (przedstawiciele wnioskodawców: posłowie Bartosz Romowicz i Paweł Śliz)*, opinia BEOS z 27 II 2026 r., BEOS-WPEiM-391/26.

[5] *Opinia w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz o ochronie przeciwpożarowej (przedstawiciele wnioskodawców: posłowie Bartosz Romowicz i Paweł Śliz) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu*, opinia BEOS z 27 II 2026 r., BEOS-WPEiM-392/26.

[6] Dane UFG, za: https://www.samar.pl/wiadomosci/ubezpieczenia-oc-i-ac-2024-2025 [wszystkie źródła internetowe cytowane w niniejszej opinii zostały sprawdzone 24 III 2026 r.].

[7] *Ubezpieczenia w liczbach 2023. Rynek ubezpieczeń w Polsce*, Polska Izba Ubezpieczeń 2023, s. 26, https://piu.org.pl/wp-content/uploads/2024/04/Ubezpieczenia_w_liczbach_2023.pdf.

4. Policji, która otrzyma część środków pochodzących z odpisu od składek OC na finansowanie swojej działalności i infrastruktury;
5. Państwowej Straży Pożarnej (PSP), która uzyska środki na inwestycje, modernizację oraz remonty infrastruktury;
6. Ochotniczych Straży Pożarnych (OSP), które otrzymają środki przeznaczone m.in. na budowę i modernizację strażnic oraz rozwój infrastruktury (aktualnie w Polsce jest ok. 16 tys. zastępów OSP[8]).

Natomiast w sposób pośredni projekt będzie oddziaływał na:

1. Komisję Nadzoru Finansowego jako organ nadzoru nad zakładami ubezpieczeń, który będzie kontrolował przestrzeganie nowych obowiązków przez ubezpieczycieli;
2. sądy powszechne, ponieważ zmniejszenie liczby sporów dotyczących opłat za brak OC potencjalnie ograniczy liczbę trafiających do nich spraw.

B. Wpływ na społeczeństwo

Analizowany projekt wprowadza nowy mechanizm współfinansowania służb publicznych, w którym zakłady ubezpieczeń przekazują po 1,5% składek OC na Policję, Państwową Straż Pożarną i Ochotnicze Straże Pożarne. Dofinansowanie tych instytucji może w pewnym stopniu przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa publicznego. Kierunek ten pozostaje w dużej mierze zgodny z oczekiwaniami opinii publicznej – zaufanie do Policji deklaruje 71% respondentów, co czyni ją drugą po wojsku instytucją publiczną cieszącą się największym zaufaniem społecznym. Co więcej, w ciągu ostatnich dwóch dekad poziom tego zaufania wzrósł o 12 punktów procentowych[9].

Zgodnie z uzasadnieniem Wnioskodawców zwiększone finansowanie Policji i straży pożarnej ma umożliwić rozwój infrastruktury, doposażenie w sprzęt oraz podniesienie gotowości operacyjnej. W konsekwencji może przełożyć się na wzrost poziomu bezpieczeństwa obywateli, który w ostatnich latach jest przez Polaków oceniany relatywnie wysoko i pozytywnie[10]. W przypadku straży pożarnej – która nie była uwzględniana w kafeteriach wskazanego badania ankietowego – od początku pomiarów prowadzonych przez CBOS obserwowany jest systematyczny wzrost prestiżu zawodu strażaka[11]. W tym kontekście finansowe wsparcie wskazanych instytucji może spotkać się z przychylnym odbiorem społecznym.

---

[8] B. Michalska, *Ochotnicza Straż Pożarna w Polsce*, 27 II 2025, https://strefa998.pl/blog/aktualnosci/ochotnicza-straz-pozarna-w-polsce.

[9] Wg wyników badań zaufania społecznego CBOS (zob. J. Kujawski, *Zaufanie społeczne. Komunikat z badań*, Nr 30/2026, https://www.cbos.pl/PL/publikacje/raporty_tekst.php?id=7174) zaufanie do policji deklarowało w 2006 r. 59% badanych, zaś w roku 2026 było to 71%.

[10] Wg wyników badań poczucia bezpieczeństwa, 88% respondentów wskazywało, że Polska jest krajem, w którym żyje się bezpiecznie (zob. *Bezpieczeństwo publiczne w doświadczeniach i ocenie Polaków. Komunikat z badań*, s. 13, https://www.cbos.pl/SPISKOM.POL/2024/K_049_24.PDF).

[11] Wysoki prestiż strażaka w 2025 roku wskazało 95% badanych i odsetek ten jest najwyższy od początku pomiarów (zob. K. Pankowski, *Prestiż zawodów, czyli które profesje cieszą się obecnie największym szacunkiem społecznym. Komunikat z badań*, Nr 45/2025.

Krytyczne uwagi dotyczyły natomiast przede wszystkim nałożenia na zakłady ubezpieczeń obowiązku odprowadzania 4,5% wpływów ze składek OC. Wskazywano, że rozwiązanie to najprawdopodobniej przełoży się na wzrost wysokości składek dla klientów, wbrew deklaracjom projektodawcy. Podkreślano również, że rynek ubezpieczeń komunikacyjnych OC funkcjonuje obecnie na granicy rentowności, a w niektórych okresach przynosi nawet straty. W związku z tym część opinii formułowała zarzut, że

Jednocześnie należy zwrócić uwagę na nie w pełni uzasadniony, selektywny dobór instytucji zaangażowanych w likwidowanie skutków kolizji drogowych. Z proponowanego mechanizmu wyłączono bowiem inne służby uczestniczące w działaniach ratowniczych, w szczególności zespoły Ratownictwa Medycznego. Tego rodzaju rozwiązanie może być interpretowane jako nierówne traktowanie jednej z kluczowych służb systemu ratownictwa, a w konsekwencji jako rozwiązanie niesprawiedliwe, co potencjalnie może osłabiać zaufanie obywateli do państwa.

Wątpliwości może budzić także efekt przerzucania kosztów, podkreślany w ocenie skutków gospodarczych. W pierwszych i jedynych systematycznych badaniach prowadzonych przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów sprzed ponad 20 lat wskazywano, że firmy ubezpieczeniowe są postrzegane jako skupiające się na ich zysku, co skutkowało obawami przed problemami z uzyskaniem wypłaty odszkodowań [12]. Jednak postrzeganie branży ubezpieczeniowej zmieniło się w ostatnich dwóch dekadach na jej korzyść, czego dowodem mogą być rosnące liczby zawieranych umów ubezpieczeniowych [13]. Obciążanie zakładów ubezpieczeń dodatkowymi opłatami nie musi zatem spotkać się z pozytywną reakcją obywateli, zwłaszcza w kontekście ustaleń wskazujących na możliwość przerzucania tych kosztów na klientów.

Wnioskodawcy wskazali w DSR wśród pozytywnych skutków projektu także zmniejszenie obciążenia sądów procesami dotyczącymi umorzenia niezapłaconych opłat za brak ubezpieczenia OC lub udzielenia ulgi w ich spłacie. Brak jest jednak oficjalnych danych statystycznych dotyczących liczby postępowań sądowych w sprawach umorzenia takich opłat. Dostępne informacje wskazują, że choć liczba spraw prowadzonych przez UFG jest bardzo duża (sięgająca setek tysięcy rocznie), to liczba spraw trafiających do sądów pozostaje relatywnie niewielka. Wynika to m.in. z braku jednoznacznie określonej drogi zaskarżenia decyzji Funduszu oraz z praktyki odrzucania skarg przez sądy. W konsekwencji większość spraw kończy się na etapie postępowania prowadzonego przed UFG [14]. W ocenie BEOS projekt mógłby zatem częściowo odpowiadać na problemy sygnalizowane przez Rzecznika Praw Obywatelskich, związane z wysokością opłat za brak obowiązkowego ubezpieczenia OC oraz z niewystarczającą przejrzystością procedur ich umarzania lub udzielania ulg w spłacie, w tym z dużą uznaniowością podejmowanych w tych sprawach decyzji.

C. Konsultacje społeczne

Odnotowano stosunkowo niewielkie zainteresowanie obywateli konsultacjami społecznymi niniejszego projektu – wpłynęło jedynie siedemnaście ankiet. Wśród opinii pozytywnych wskazywano przede wszystkim, że kierunek obniżenia kar za

---

projektowane rozwiązanie może w praktyce przybrać formę ukrytego podatku.https://www.cbos.pl/SPISKOM.POL/2025/K_045_25.PDF).

[12] *Opinia publiczna na temat ubezpieczeń. Komunikat z badań na zlecenie Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów* 2004, https://uokik.gov.pl/downloadId/203.

[13] Por. np. J. G. Prądzyński, *Bilans roku 2025*, Polska Izba Ubezpieczeniowa, 30 XII 2025, https://piu.org.pl/blogpiu/bilans_roku_2025.

[14] *Kary za brak OC – zbyt wysokie, niezaskarżalne. Odpowiedź MF na wystąpienie Rzecznika*, Rzecznik Praw Obywatelskich, 9 IX 2024, https://bip.brpo.gov.pl/pl/content/rpo-samochody-brak-oc-kary-problemy-mf-odpowiedz.

brak ubezpieczenia OC dla osób, które szybko regulują należność po otrzymaniu wezwania, jest oceniany jako uzasadnione i racjonalne zróżnicowanie sytuacji dłużników [15]. Pozytywnie oceniano również samą ideę przeznaczenia części środków ze składek OC na finansowanie służb ratowniczych uczestniczących w zdarzeniach drogowych, podkreślając jednak, że rozwiązanie to wymaga wyraźnego powiązania z celami związanymi z bezpieczeństwem w ruchu drogowym oraz wprowadzenia przejrzystych zasad kontroli wydatkowania tych środków [16]. Krytyczne uwagi dotyczyły natomiast przede wszystkim nałożenia na zakłady ubezpieczeń obowiązku odprowadzania 4,5% wpływów ze składek OC. Wskazywano, że rozwiązanie to najprawdopodobniej przełoży się na wzrost wysokości składek dla klientów, wbrew deklaracjom projektodawcy. Podkreślano również, że rynek ubezpieczeń komunikacyjnych OC funkcjonuje obecnie na granicy rentowności, a w niektórych okresach przynosi nawet straty [17]. W związku z tym część opinii formułowała zarzut, że projektowane rozwiązanie może w praktyce przybrać formę ukrytego podatku [18].

VII. Skutki gospodarcze projektowanej ustawy

Zgodnie z deklarowanymi skutkami gospodarczymi przygotowanymi przez Wnioskodawców projekt będzie miał odczuwalny wpływ na sektor ubezpieczeń. Jednocześnie w dokumencie wskazuje się, że cały sektor ma bardzo wysoką rentowność. Zgodnie z przedstawionymi danymi zyski netto osiągają najwyższy poziom w historii: w I połowie 2025 r. zysk netto wyniósł 8,3 mld zł, a w 2024 r. sektor osiągnął zysk 10 mld zł. Jednocześnie Wnioskodawcy podają dane dotyczące rynku OC komunikacyjnego. W 2023 r. kierowcy wydali na obowiązkowe OC 15,7 mld zł, na koniec 2023 r. zawarto 28 063 871 umów OC, średnia składka OC wynosiła 680 zł w III kwartale 2024 r. i 693 zł w styczniu 2025 r. Dlatego Wnioskodawcy argumentują, że wprowadzenie do systemu odpisów wynoszących łącznie 4,5% wpływów ze składek OC ma obciążyć zakłady ubezpieczeń kwotą około 706 mln zł rocznie.

Kluczowym elementem projektu ma być zakaz przerzucania kosztów wprowadzanych zmian na kierowców, a jego egzekwowanie ma zależeć od działań organu nadzoru nad zakładami ubezpieczeń. Jednocześnie uzasadnienie przedstawia scenariusz, w którym mimo zakazu odpis zostałby przerzucony na ubezpieczających. W takiej sytuacji wzrost składki o 4,5% przy średniej 693 zł oznaczałby około 31,20 zł więcej rocznie, czyli około 2,60 zł miesięcznie na polisę.

W zakresie obniżenia kar za brak ubezpieczenia OC komunikacyjnego Wnioskodawcy argumentują, że taka zmiana prawa uchroni nieuważnych kierowców przed spiralą zadłużenia wynikającą z konieczności zapłaty wysokich kar finansowych. W ramach oceny skutków gospodarczych projektu zasadne jest więc przeanalizowanie struktury rynku ubezpieczeń komunikacyjnych, poziomu marż

[15] ID ankiety: 619980.
[16] ID ankiety: 619979.
[17] ID ankiety: 615326.
[18] ID ankiety: 610858.

i rentowności zakładów ubezpieczeń oraz konsekwencji, jakie proponowane obniżenie kar może wywołać dla sytuacji ekonomicznej kierowców oraz skali tzw. „gapowiczów", czyli sytuacji osób bez ważnej polisy OC.

Warto zacząć od wyjaśnienia, że w DSR Wnioskodawcy koncentrują się na wynikach całego sektora ubezpieczeń. Proponowana regulacja dotyczy jednak OC komunikacyjnego, dlatego warto bliżej przyjrzeć się wielkości rynku i strukturze tej części sektora ubezpieczeń. Wielkość rynku ubezpieczenia OC komunikacyjnego wyniosła ponad 30 mln aktywnych polis [19]. Jest to wysoce konkurencyjny, niskomarżowy sektor, w którym zakłady ubezpieczeń konkurują ze sobą przede wszystkim ceną, co wymusza na sektorze również nakłady na nowe technologie automatyzujące część procesów i obniżające koszty[20]. Wyniki sektora w ostatnich latach charakteryzowały się dużą zmiennością. W latach 2023-2024 sektor generował techniczne straty (108 mln w 2023 r., 576 mln zł w 2024 r.[21]) by w 2025 r. wygenerować zysk ok. 95 mln zł[22]. Z danych wynika, że średnia cena polisy OC oscyluje w okolicach 650-700 zł [23]. Jednak sektor funkcjonuje na granicy rentowności. Z 20 firm raportujących do KNF aż 11 zanotowało stratę na sprzedaży OC, a jedynie dziewięć z nich zysk netto [24]. Jednocześnie odszkodowania i świadczenia z obowiązkowego OC komunikacyjnego wyniosły 12,8 mld zł, co oznacza wzrost o 6,9% rok do roku. Bezpośredni wpływ na tak wysoką łączną kwotę odszkodowań miała rosnąca średnia wysokość pojedynczej szkody. Na koniec 2025 r. średnia szkoda z OC komunikacyjnego wzrosła o 11% i wyniosła 12 161 zł[25]. Rentowność sektora nie przekracza 0,5%. Polisy komunikacyjne odpowiadają za około połowę rynku ubezpieczeń majątkowych w Polsce mierzonego wartością składki, a sam segment obowiązkowego OC stanowi około 30% tego rynku. Skala tego produktu nie oznacza jednak automatycznie wysokiej rentowności po stronie każdego zakładu ubezpieczeń.

W wielu przypadkach OC komunikacyjne pełni funkcję produktu wejściowego, którego podstawowym celem jest pozyskanie klienta i utrzymanie relacji z nim, a nie maksymalizacja zysku na samej polisie. Ekonomika tego segmentu często opiera się więc na modelu, w którym relatywnie słabsza rentowność OC jest kompensowana sprzedażą innych produktów, w szczególności autocasco, ubezpieczeń mieszkaniowych, zdrowotnych, *assistance* lub ofert o charakterze inwestycyjnym. Nie jest to odstępstwo od logiki rynku, lecz przejaw strategii dostosowanej do silnej konkurencji i struktury popytu.

---

[19] https://qu.com.pl/ufg-21-mld-zl-odszkodowan-z-ubezpieczen-komunikacyjnych-w-2025-roku/.

[20] Cyfryzacja Sektora Ubezpieczeń w Polsce, https://piu.org.pl/wp-content/uploads/2024/04/Raport_PIU_19.04.pdf.

[21] A. Morawiecka, *KNF karze za zaniżanie składek obowiązkowego OC pojazdów*, https://www.pb.pl/knf-karze-za-zanizanie-skladek-obowiazkowego-oc-pojazdow-1254534.

[22] Dane na koniec września 2025 roku, https://www.money.pl/ubezpieczenia/tansze-oc-pod-lupa-poszkodowani-w-pulapce-ceny-nadzor-juz-reaguje-7242688191376352a.html.

[23] Tamże.

[24] K. Wysota, *Tańsze OC pod lupą. Poszkodowani w pułapce ceny. Nadzór już reaguje*, https://www.money.pl/ubezpieczenia/tansze-oc-pod-lupa-poszkodowani-w-pulapce-ceny-nadzor-juz-reaguje-7242688191376352a.html.

[25] W 2025 r. ubezpieczyciele wypłacili blisko 53,8 mld zł odszkodowań i świadczeń – PIU, https://piu.org.pl/w-2025-r-ubezpieczyciele-wyplacili-blisko-538-mld-zl-odszkodowan-i-swiadczen/.

Istotnym mechanizmem wymagającym bliższej analizy jest możliwość kompensacyjnego przesuwania marż pomiędzy liniami produktowymi. Jeżeli zakłady ubezpieczeń zostaną formalnie pozbawione możliwości podniesienia cen obowiązkowego OC przy tak niskiej jak obecnie marży, to presja na utrzymanie rentowności może zostać częściowo przeniesiona na produkty dobrowolne, w szczególności autocasco, ubezpieczenia mieszkań, *assistance* osobisty lub inne polisy sprzedawane tej samej bazie klientów. W praktyce oznacza to potrzebę uwzględnienia elastyczności krzyżowej cen, czyli odpowiedzi na pytanie, w jakim zakresie i z jaką skutecznością ubezpieczyciele mogą odrobić utracone przychody poprzez podwyższenie marż w innych segmentach.

Choć szacuje się, że po polskich drogach jeździ ok. 300-350 tys. pojazdów bez ważnego OC (328 tys. w 2022 r., 349 tys. w 2023 r., 351 tys. w 2024 r.), to w skali niemal 30 milionów zarejestrowanych w Polsce pojazdów, auta bez polisy OC stanowią nieco ponad 1% rynku[26]. Choć odsetek ten może wydawać się niski, skutki braku ważnego OC mogą być bardzo dotkliwe. W razie spowodowania szkody sprawca jest narażony na odpowiedzialność regresową sięgającą niekiedy setek tysięcy, a nawet milionów złotych. Sytuacje takie generują także dodatkowe koszty i ryzyka po stronie instytucji zabezpieczających system. W razie braku ubezpieczenia OC Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny wypłaca poszkodowanym odszkodowania, a następnie zwraca się z roszczeniem o zwrot kosztów wypłaconego odszkodowania od sprawcy wypadku, kolizji lub innej szkody (regres ubezpieczeniowy). Średnia wysokość regresu dochodzonego przez UFG od nieubezpieczonych sprawców szkód z OC w Polsce wynosi obecnie blisko 24 tys. zł. Ta wartość wzrosła w ostatnich latach – na koniec 2024 r. średni dług wynosił 22,4 tys. zł. UFG wypłaca poszkodowanym ok. 100-145 mln zł rocznie z tego tytułu, po czym dochodzi regresu. Obecnie około 17 tysięcy osób ma w Polsce z tego tytułu łączne długi rzędu 382 mln zł, a rekordzista ma do oddania niemal 4,7 mln zł[27].

Rynek obowiązkowego OC komunikacyjnego ma więc charakter niskomarżowy i silnie konkurencyjny, a zasadniczym wymiarem rywalizacji między zakładami ubezpieczeń pozostają cena oraz presja na ograniczanie kosztów działalności, co ogranicza przestrzeń do łatwego absorbowania dodatkowych obciążeń regulacyjnych. Jednocześnie skala nieubezpieczonych pojazdów pozostaje relatywnie niewielka na tle całego rynku, jednak ekonomiczne skutki braku ochrony ubezpieczeniowej są potencjalnie bardzo wysokie, ponieważ w razie szkody prowadzą do przeniesienia znacznego ryzyka finansowego na sprawcę oraz generują koszty po stronie mechanizmów zabezpieczających system. Tak ukształtowana struktura rynku, jego niska marżowość oraz wysoki koszt jednostkowy braku ubezpieczenia wyznaczają podstawowy kontekst oceny gospodarczych skutków projektowanych zmian.

Skutki gospodarcze tej regulacji będą prawdopodobnie odmienne od tych zidentyfikowanych w DSR. W odniesieniu do sytuacji zakładów ubezpieczeń należy wskazać, że projektowane nałożenie obowiązku przekazywania łącznie 4,5% wpływów ze składek ubezpieczenia OC komunikacyjnego na fundusze wsparcia

[26] Raport UFG w 2024 r.
[27] Ibidem.

PSP, Policji i OSP stanowi istotne dodatkowe obciążenie ekonomiczne dla segmentu ubezpieczeń komunikacyjnych. Argumentacja odwołująca się do rekordowego zysku całego sektora ubezpieczeń ma w tym zakresie ograniczoną wartość analityczną, ponieważ zaciera różnicę między wynikiem całego rynku a sytuacją konkretnej linii biznesowej. Jak przedstawiono powyżej, segment ten charakteryzował się w ostatnich latach niską rentownością, a okresowo również stratami technicznymi, wobec czego nowe obciążenie może w praktyce prowadzić do dalszego pogorszenia wyników tego właśnie obszaru działalności. Oznacza to ryzyko osłabienia opłacalności prowadzenia działalności w segmencie OC, szczególnie po stronie mniejszych zakładów ubezpieczeń, dla których przestrzeń do absorpcji dodatkowych kosztów jest wyraźnie bardziej ograniczona.

Art. 30a ust. 3 projektu, ustanawiający zakaz przerzucania odpisu na ubezpieczających pod nadzorem KNF ma w praktyce ograniczoną wykonalność. Ze względu na głęboką asymetrię informacyjną, organ nadzoru ma ograniczoną możliwość, by zakwestionować niewielkie decyzje cenowe zakładów ubezpieczeń. Podwyżka składki może zostać z łatwością uzasadniona korektą segmentacji ryzyka lub wzrostem kosztów technicznych (np. cen części zamiennych, kosztów pracy, ceną lakieru). Co więcej, niemożność bezpośredniego przerzucenia kosztów wymusi na ubezpieczycielach obronę marży po stronie kosztowej. Prowadzi to do ryzyka systemowego zaniżania odszkodowań, stosowania niskiej jakości zamienników w kosztorysach oraz usztywnienia polityki odmów wypłat. Taka strategia generuje negatywne efekty zewnętrzne dla całego sektora: spadek zaufania do instytucji ubezpieczeniowych oraz wtórne obciążenie systemu sądownictwa możliwym napływem pozwów cywilnych od poszkodowanych.

Z kolei proponowana „amnestia" w postaci obniżenia opłat karnych za brak OC (o 50% i 30%) tworzy ryzykowną dychotomię między doraźną ochroną socjalną a stabilnością systemu ubezpieczeniowego. Choć redukcja kar może zapobiegać spirali zadłużenia osób najuboższych, to drastycznie osłabia ona funkcję prewencyjno-represyjną sankcji. Przy średniej składce na poziomie 680-700 zł, obniżenie kary zmienia rachunek ekonomiczny posiadacza pojazdu, generując klasyczną pokusę nadużycia (ang. *moral hazard*) – dla części użytkowników ryzyko kary stanie się akceptowalnym kosztem w porównaniu z pewnym wydatkiem na polisę. Kluczowym mankamentem projektu jest pominięcie kwestii regresów UFG; iluzoryczne złagodzenie sankcji administracyjnej może zachęcić do nawet czasowej rezygnacji z ubezpieczenia, podczas gdy realne ryzyko finansowe w postaci pełnej odpowiedzialności cywilnej za spowodowane szkody (często przekraczającej setki tysięcy złotych) pozostaje niezmienione.

VIII. Skutki projektowanej ustawy dla sektora finansów publicznych

Przedłożony do oceny projekt będzie wywoływał skutki finansowe dla sektora finansów publicznych. Skutki te ponoszone będą przede wszystkim po stronie dochodów sektora, jednakże mogą pośrednio oddziaływać na zmniejszenie wydatkowania budżetu państwa. Projekt nie będzie miał wpływu na jednostki sektora samorządowego.

Zgodnie z proponowanym art. 30a projektu, zakłady ubezpieczeń będą zobowiązane do przekazywania części sumy wpływów uzyskanych z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w wysokości:

- 1,5% na dotychczasowe cele Funduszu Państwowej Straży Pożarnej,
- 1,5% na dotychczasowe cele Funduszu Wsparcia Policji,
- 1,5% na określone cele w zakresie ochrony przeciwpożarowej.

Zakłady ubezpieczeń zobowiązane będą przekazać wyznaczoną część procentową rocznej sumy wpływów z tego tytułu co najmniej w połowie ich wysokości do końca stycznia następnego roku, zaś całość do końca pierwszego kwartału następnego roku.

Powyższa propozycja będzie miała zatem bezpośredni wpływ na zwiększenie przychodów wskazanych wyżej funduszy Państwowej Straży Pożarnej, Policji, a także środków w dyspozycji Komendanta Głównego Straży Pożarnej na potrzeby ochrony przeciwpożarowej, które podmiotowo są zaliczane do jednostek sektora finansów publicznych (według polskiej klasyfikacji budżetowej PKD) oraz jednostek sektora instytucji rządowych i samorządowych (według klasyfikacji unijnej ESA). Uwzględniając powyższe, kwoty wpłacane przez zakłady ubezpieczeń (podmioty sektora finansowego) stanowić będą środki powiększające łączne dochody powyższych dwóch sektorów publicznych.

Zgodnie z danymi Wnioskodawców, na podstawie informacji Polskiej Izby Ubezpieczeń, dotyczącej liczby kierowców płacących ubezpieczenie OC w 2023 r. oraz średniej ceny ubezpieczenia OC (za III kw. 2024 i I kw. 2025 r.), szacuje się, iż wyznaczone odpisy w łącznej wartości stanowiącej 4,5% mogą generować rocznie około 706 mln zł, czyli około 235 mln zł dla każdej z wymienionych służb. Przytoczone szacunki można uznać za wiarygodne, zaznaczając jednak, iż środki planowane w kolejnych latach mogą różnić się od wskazanej wyżej kwoty, gdyż zależą od dwóch zmiennych takich jak liczba umów na ubezpieczenia OC oraz cena ubezpieczenia OC. W związku z tym, iż w projekcie wskazano cele, na które przedmiotowe wpływy mogą być przeznaczone, można przyjąć również, iż będą one miały potencjalny wpływ na odpowiednio niższe roczne wydatki na zadania dotychczas finansowane ze środków publicznych, obejmujące:

- wydatki inwestycyjne, modernizacyjne i remontowe oraz inne przewidziane w art. 19h ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej (Dz. U. z 2025 r. poz. 1312, ze zm.)[28],

[28] Inne cele obejmują:

- pokrywanie kosztów utrzymania i funkcjonowania jednostek organizacyjnych Państwowej Straży Pożarnej, a także na zakup niezbędnych na ich potrzeby towarów i usług;
- pokrywanie wydatków na potrzeby służby w zakresie, o którym mowa w art. 35 ust. 9 ustawy o Państwowej Straży Pożarnej;
- cele statutowe szkół Państwowej Straży Pożarnej;
- pokrywanie wydatków związanych z przeprowadzeniem egzaminu dla osób ubiegających się o przyznanie prawa do wykonywania zawodu rzeczoznawcy do spraw zabezpieczeń przeciwpożarowych, o którym mowa w art. 11b ust. 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej;
- pokrywanie wydatków związanych z organizacją i przeprowadzeniem szkoleń, o których mowa w art. 4a ust. 1 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej;

- wydatki inwestycyjne, modernizacyjne lub remontowe oraz koszty utrzymania i funkcjonowania jednostek organizacyjnych Policji, a także zakup niezbędnych na ich potrzeby towarów i usług - zgodnie z art. 13 ust. 4f pkt 1 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 roku o Policji (Dz. U. z 2025 r. poz. 636, ze zm.),
- budowę, modernizację i remonty obiektów strażnic OSP – zgodnie z proponowanym art. 38a ust. 1 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 188).

Jednocześnie należy zwrócić uwagę, iż Wnioskodawcy znacząco rozszerzyli zarówno przedmiotowy, jak i podmiotowy zakres dotychczasowych zadań możliwych do finansowania przez zakłady ubezpieczeniowe z dedykowanych odpisów od składek. Obecnie bowiem zakłady ubezpieczeń są zobowiązane przekazywać 10% sumy wpływów uzyskanych z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia od ognia na określone cele ochrony przeciwpożarowej, w szczególności na zapewnienie gotowości bojowej jednostek ochrony przeciwpożarowej, budowę i modernizację obiektów strażnic, badania naukowe i działalność racjonalizatorską w zakresie bezpieczeństwa pożarowego i przeciwdziałania innym zagrożeniom, a także propagowanie bezpieczeństwa pożarowego (por. art. 38 ustawy o ochronie przeciwpożarowej). Według danych zawartych w projekcie powyższy odpis generuje obecnie około 40 mln zł rocznie, znajdujące się w dyspozycji Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej i Zarządu Głównego Związku Ochotniczych Straży Pożarnych (po 50%).

Wnioskodawcy proponują natomiast, aby przekierować część uzyskanych składek z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych na rzecz trzech wymienionych wyżej służb sektora finansów publicznych i na realizację przez nie szerokich zadań inwestycyjnych. Należy zatem zwrócić uwagę, iż w przypadku wprowadzenia w życie proponowanych rozwiązań znacząco wzrośnie potencjał inwestycyjny nie tylko służb pożarniczych, ale także policyjnych. Trzeba jednak zauważyć, iż w przypadku Policji brak jest jednoznacznego uzasadnienia proponowanego rozszerzenia podmiotowego.

Dodatkowo Wnioskodawcy uzasadniają wprowadzenie przedmiotowych odpisów danymi Narodowego Banku Polskiego na temat wysokich zysków sektora ubezpieczeń od 2023 r. (10 mld zł w 2024 r.). Nie zwracają jednak uwagi, iż przytaczane wyniki zostały osiągnięte w okresie ostatnich 2-3 lat, czyli mają charakter krótkoterminowy, dotyczą wyników ogółem całego sektora i nie biorą pod uwagę możliwych strat zakładów ubezpieczeń w przyszłości.

Uwzględniając powyższe, należy wskazać, iż przedstawiona propozycja zawarta w projekcie ma charakter parapodatkowy, wprowadzając dodatkowe i relatywnie wysokie (w stosunku do dotychczasowych rozwiązań) obciążenie dla zakładów ubezpieczeń, co stanowić będzie dla nich koszt wpływający na wynik finansowy. Dla sektora finansów publicznych proponowany mechanizm będzie korzystny finansowo, w szczególności stwarzając możliwości uzyskania dodatkowych i stałych źródeł finansowania szeroko rozumianych wieloletnich

- pokrywanie wydatków związanych z prowadzeniem szkoleń, o których mowa w art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 17 grudnia 2021 r. o ochotniczych strażach pożarnych.

inwestycji publicznych (środki pozyskane poza budżetem państwa będą mogły być traktowane jako niewygasające na koniec roku kalendarzowego).

W zakresie propozycji Wnioskodawców, dotyczącej obniżenia opłaty z tytułu braku obowiązkowego OC, należy wskazać, iż nie będzie ona miała wpływu na sektor finansów publicznych. Przedstawione w uzasadnieniu skutki finansowe w zakresie obniżenia przychodów Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego są możliwe jednak do ponoszenia poza sektorem publicznym, gdyż UFG jest zaliczany do podmiotów rynku finansowego (zgodnie z klasyfikacją GUS dotyczącą form własności UFG jest podmiotem sektora prywatnego).

W trakcie przeprowadzonych konsultacji społecznych nie wskazano istotnych informacji dotyczących skutków finansowych projektowanych przepisów dla sektora finansów publicznych.

IX. Inne skutki projektowanej ustawy

Nie zidentyfikowano innych skutków wejścia w życie projektowanej ustawy.

X. Zmiana obciążeń administracyjnych

Wprowadzenie nowych obowiązków spowoduje wzrost obciążeń administracyjnych zakładów ubezpieczeń i Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego.

W odniesieniu do obciążeń administracyjnych należy wskazać, że projekt może generować dodatkowe koszty organizacyjne i sprawozdawcze zarówno po stronie firm ubezpieczeniowych, jak i organu nadzoru. Po stronie firm ubezpieczeniowych będą one związane z koniecznością wyodrębnienia, naliczania i rozliczania nowych odpisów, dostosowania systemów informatycznych, procedur księgowych i sprawozdawczych oraz zapewnienia zgodności działań z nowymi wymogami ustawowymi. Po stronie KNF projekt może oznaczać wzrost zadań związanych z monitorowaniem praktyk taryfowych i oceną, czy firmy ubezpieczeniowe nie kompensują nowych obciążeń w sposób pośredni, co w praktyce jest obszarem trudnym analitycznie i dowodowo. Proponowane w projekcie rozwiązania nie powinny wpływać na dodatkowe obciążenia administracyjne w jednostkach sektora finansów publicznych ani w zakresie skutków społecznych.

XI. Konkluzje

1. Skutki prawne: Projekt przewiduje wprowadzenie szczegółowych zmian w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, które dotyczą wybranych wąskich aspektów objętych regulacją tej ustawy. Poważne wątpliwości budzi wprowadzenie opłaty dla zakładów ubezpieczeń pokrywanej ze składki na ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych na rzecz Państwowej Straży Pożarnej, OSP i Policji, ponieważ działalność tych służb co do zasady nie dotyczy ryzyk ubezpieczeniowych, objętych tym ubezpieczeniem. Projekt przepisów

regulujący przedmiotową opłatę posługuje się sformułowaniami niejednoznacznymi, odmiennymi od istniejących w przepisach prawa, co powoduje, że nie jest możliwe jednoznaczne określenie sposobu ustalenia ostatecznej jej wysokości oraz źródeł jej finansowania.
Istotne wątpliwości budzi propozycja obniżania wysokości opłaty sankcyjnej dla osób, które nie wykonały obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, ponieważ może to stanowić zachętę do unikania spełnienia tego obowiązku, co ze względu na cel tego ubezpieczenia jest zachowaniem nagannym i szkodliwym społecznie. Ze względu na charakter propozycji zawartych w projekcie, w szczególności nowe obowiązki nałożone na zakłady ubezpieczeń i Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, 14-dniowy termin *vacatio legis* jest zbyt krótki.
Opiniowany projekt nie nasuwa wątpliwości z punktu widzenia EKPC.

2. Skutki społeczne: Projekt wprowadza mechanizm współfinansowania wybranych służb publicznych przez ubezpieczycieli, co potencjalnie może przyczynić się do poprawy poziomu bezpieczeństwa oraz spotkać się z pozytywnym odbiorem społecznym. Jednocześnie rozwiązanie to budzi pewne wątpliwości, zwłaszcza ze względu na selektywny dobór beneficjentów – pominięto bowiem inne służby uczestniczące w działaniach ratowniczych, takie jak zespoły ratownictwa medycznego. Istnieje również ryzyko przerzucenia kosztów nowych obciążeń na obywateli w postaci wyższych składek ubezpieczeniowych. W takiej sytuacji argument o obciążeniu wyłącznie sektora ubezpieczeniowego ulega osłabieniu, co może negatywnie wpływać na społeczny odbiór projektowanej regulacji. Deklarowany przez Wnioskodawców efekt w postaci odciążenia sądów może mieć ograniczoną skalę, jednak projekt może przyczynić się do poprawy sytuacji obywateli poprzez większą przejrzystość i uporządkowanie zasad dotyczących umarzania oraz rozkładania na raty opłat za brak obowiązkowego ubezpieczenia OC.

3. Skutki gospodarcze: Projekt dotyczy segmentu obowiązkowego OC komunikacyjnego, który charakteryzuje się wysoką konkurencją i niską marżowością, dlatego dodatkowe obciążenie w postaci 4,5% odpisu może istotnie oddziaływać na wyniki tej części rynku, zwłaszcza w przypadku mniejszych firm ubezpieczeniowych. Jednocześnie należy uwzględnić, że ustawowy zakaz przerzucania kosztów na ubezpieczających może być w praktyce trudny do pełnego wyegzekwowania, ponieważ dostosowania mogą następować również w sposób pośredni, zarówno po stronie taryf i warunków oferty, jak i w praktyce likwidacji szkód. Z kolei projektowane obniżenie kar za brak OC może z jednej strony ograniczyć ryzyko nadmiernego obciążenia finansowego części osób o niższych dochodach, z drugiej jednak osłabić funkcję prewencyjną obecnych sankcji. W efekcie projekt może prowadzić do złożonych skutków gospodarczych, obejmujących pogorszenie rentowności segmentu OC, częściowe przesunięcie kosztów w inne obszary rynku oraz zmianę bodźców wpływających na decyzje części posiadaczy pojazdów dotyczące utrzymywania ciągłości ubezpieczenia.

4. Skutki finansowe: Projekt będzie wywoływał skutki finansowe dla sektora finansów publicznych, w szczególności po stronie dochodów. Można szacować, iż rocznie dochody sektora zwiększą się powyżej 700 mln zł, powiększając potencjał inwestycyjny służb pożarniczych i policyjnych.

5. Rozwiązania zagraniczne: Projekt dotyczy rozwiązań o ściśle krajowym, instytucjonalno-finansowym charakterze. Z tego względu odstąpiono od analizy rozwiązań międzynarodowych.

Autorzy:
dr Marek Jaśkowski, ekspert ds. legislacji (pkt I-III)
Daniela Kupis, specjalistka ds. komparatystycznych (pkt IV, XI.5)
dr hab. Magdalena Szczepańska, ekspert ds. legislacji (pkt V.1, X, XI.1.1)
prof. Krzysztof Wojtyczek, ekspert ds. legislacji (pkt V.2, XI.1.2)
dr Ziemowit Socha, specjalista ds. społecznych (pkt. VI, X, XI.2)
dr Radosław Zyzik, specjalista ds. systemu gospodarczego (pkt. VII, X, XI.3)
dr hab. Kamilla Marchewka-Bartkowiak, specjalistka ds. finansów publicznych (pkt. VIII, X, XI.4)

Akceptował:
Wicedyrektor Biura Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik
/podpisano elektronicznie/