



Minister Finansów

Warszawa, 4 kwietnia 2025 roku

Sprawa: Petycja w sprawie wprowadzenia zmian w przepisach prawa, które umożliwiłyby czasowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów takich jak kampery czy jednoślady
Znak sprawy: FN6.056.1.2025
Kontakt: Kancelaria MF
tel.: +48 22 694 55 55
e-mail: kancelaria@mf.gov.pl

Odpowiedź na petycję

Szanowny Panie,

w związku z Pana petycją dotyczącą propozycji wprowadzenia zmian w przepisach prawa, które umożliwiłyby czasowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów takich jak kampery czy jednoślady, uprzejmie proszę o przyjęcia następujących informacji.

I. Na wstępie należy wskazać na aktualnie obowiązujące regulacje systemowe dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC ppm). 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 uszczupleniem z tytułu tej odpowiedzialności.

W związku z powyższym, jak również mając na uwadze cel jakiemu ma służyć to ubezpieczenie, na podstawie przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹, obowiązek ubezpieczenia OC ppm 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 ppm z rejestracją pojazdu. Zgodnie z ogólną zasadą posiadacz pojazdu jest obowiązany zawrzeć umowę ubezpieczenia OC ppm najpóźniej w dniu rejestracji pojazdu mechanicznego. Natomiast w myśl art. 33 pkt 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹ umowa ubezpieczenia OC ppm 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 ppm z rejestracją pojazdu zostało podyktowane zapewnieniem gwarancyjnego charakteru tego ubezpieczenia i koniecznością zapewnienia skuteczności ochrony osób poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych.

Podkreślenia wymaga, że w przypadku zaistnienia sytuacji, w której do ruchu zostałby wprowadzony pojazd, którego posiadacz nie byłby ubezpieczony w zakresie OC ppm, 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. Pozostawienie lub unieruchomienie pojazdu na parkingu nie wyklucza bowiem sytuacji, w których mogłoby dojść do wystąpienia szkody. Na podstawie art. 34 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹, 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 przetrzymywanie pojazdu np. na parkingu strzeżonym, jedynie redukuje do pewnego stopnia ryzyko powstania szkody w związku z ruchem tego pojazdu, jednak nie niweluje takiego ryzyka w całości.

II. W odniesieniu do poruszanej w petycji kwestii niezbędne i istotne jest odniesienie się do uregulowań UE dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia OC ppm. Przepis art. 3 dyrektywy 2009/103/WE² 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 2009/103/WE² 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 2009/103/WE² 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.

III. Niezależnie od powyższych informacji pragnę wskazać, że kwestia poruszona w petycji została także skonsultowana z Komisją Nadzoru Finansowego (KNF), Polską Izbą Ubezpieczeń (PIU), Ubezpieczeniowym Funduszem Gwarancyjnym (UFG) oraz Rzecznikiem Finansowym (RF).

KNF także odniosła się do systemowych rozwiązań dotyczących ubezpieczeń obowiązkowych OC ppm, przyjętych na poziomie regulacji UE i krajowych. Naczelnym celem dyrektywy 2009/103/WE² jest bowiem ochrona ofiar wypadków spowodowanych przez pojazdy mechaniczne, gwarantująca ofiarom podobne traktowanie bez względu na to, w którym z państw członkowskich nastąpiło zdarzenie. Z przepisów dyrektywy 2009/103/WE² wynika, że warunkiem wyłączenia w trybie art. 5 ust. 3 z obowiązku ubezpieczenia OC ppm jest istnienie formalnej procedury lub innego możliwego do zweryfikowania środka zgodnego z prawem krajowym. Spełnienie postulatu wprowadzenia wyłączenia od obowiązku ubezpieczenia dla posiadaczy określonych rodzajów pojazdów wymagałoby zatem nie tylko odpowiednich zmian legislacyjnych, ale każdorazowego uzyskania decyzji właściwego organu na czasowe wycofanie wskazanych rodzajów pojazdów z ruchu.

KNF wskazała również, że obecne regulacje ustawy - Prawo o ruchu drogowym³ dopuszczają możliwość czasowego wycofania z ruchu zarejestrowanych pojazdów, tylko w odniesieniu do wybranych typów pojazdów lub w określonych sytuacjach. Czasowe wyrejestrowanie nie zwalnia jednak z obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC ppm, ale pozwala uzyskać obniżenie składki o 95%. Podobnie przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹ dopuszczają możliwość zawarcia umowy ubezpieczenia krótkoterminowego OC ppm tylko w przypadku 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. Podkreślono jednocześnie, że zgodnie z przepisami ustawy o dystrybucji ubezpieczeń⁴, zakład ubezpieczeń zawierając umowę ubezpieczenia, w tym także ubezpieczenia OC ppm, musi przeprowadzić analizę

wymagań oraz potrzeb klienta i powinien uwzględnić z jaką intensywnością w ciągu roku ubezpieczany pojazd jest wykorzystywany oraz odzwierciedlić to w wysokości składki. Pomimo tego, że zakłady ubezpieczeń mają zgodnie z przepisami swobodę w ustalaniu cen za oferowane ubezpieczenia, są jednak zobowiązane zapewnić, aby składka pokrywała koszty świadczonej ochrony ubezpieczeniowej, na które składają się przewidywane odszkodowania i świadczenia oraz koszty administracyjne i akwizycji.

KNF zauważyła jednocześnie, że poszerzanie katalogu pojazdów, w przypadku których przysługiwać może prawo do czasowego wycofania z ruchu lub 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 wpływ na system ubezpieczeń. Zgodnie z aktualnie obowiązującymi regulacjami, szkody spowodowane przez sprawców wypadków komunikacyjnych pokrywane są przez zakłady ubezpieczeń (w przypadku sprawców posiadających ważne ubezpieczenie obowiązkowe OC ppm) oraz przez UFG (w przypadku nieubezpieczonych lub nieustalonych sprawców).

Ponadto zwrócono uwagę, że poprzez wymóg ubezpieczenia OC nie tylko poszkodowany ma gwarancję zabezpieczenia jego roszczeń w związku z poniesioną szkodą, lecz również potencjalny sprawca wypadku jest chroniony przed znacznymi skutkami finansowymi zdarzeń losowych tj. koniecznością pokrycia czasami znacznych kosztów szkód rzeczowych i osobowych spowodowanych ruchem posiadanego pojazdu. Tym samym ograniczenie wysokości składki za ubezpieczenie nie powinno mieć pierwszeństwa nad interesami osób poszkodowanych, jak również zabezpieczeniem majątku samych sprawców wypadków oraz ich rodzin w sytuacji powstania zobowiązań z tytułu szkód.

KNF wskazała także, że składka odzwierciedla ryzyko związane z ruchem pojazdu, jak i jego postojem. Okoliczność krótkiego okresu lub sporadycznego użytkowania pojazdu sama w sobie nie oznacza automatycznie niskiego ryzyka związanego z jego użytkowaniem. Jest ono raczej związane z doświadczeniem jego użytkownika, sposobem wykorzystywania pojazdu, długością pokonywanych w okresie ubezpieczenia dystansów, stylem jazdy oraz mocą silnika pojazdu, ponieważ to te czynniki w największym stopniu przekładają się na potencjalne skutki ewentualnych wypadków i wysokość wypłacanych odszkodowań.

Z kolei UFG wskazał na zasadę szczelności systemu obowiązkowego ubezpieczenia OC ppm w Polsce, zgodnie z którą każdy posiadacz zarejestrowanego pojazdu mechanicznego obowiązany jest do nieprzerwanego posiadania ubezpieczenia OC. Wyjątki stanowią ograniczone ustawowo, uzasadnione przypadki, takie jak pojazdy historyczne, które zazwyczaj nie służą swoim użytkownikom do codziennej jazdy. Wprowadzenie do ruchu takich pojazdów odbywa się przeważnie przy okazji różnego rodzaju rajdów, pokazów, wystaw, zlotów miłośników pojazdów historycznych.

Tymczasem, jak wskazał UFG, jednoślady i kampery stanowią zupełnie inny przypadek, albowiem są one używane zdecydowanie częściej, przez znacznie dłuższe okresy i to nie tylko w sezonie letnim (który wraz z postępującymi

zmianami klimatu stale się wydłuża). W konsekwencji, w ocenie UFG zachodzi obawa, że faktyczne wprowadzanie czasowo do ruchu pojazdów, których posiadacz nie zawarł umowy ubezpieczenia OC ppm będzie wiązało się ze zwiększeniem ryzyka poniesienia znaczących strat finansowych po stronie ich użytkowników w przypadku spowodowania szkody komunikacyjnej.

Zgodnie z danymi rynkowymi jakimi dysponuje Ośrodek Informacji UFG, w 2024 r. średnia roczna składka z tytułu umów ubezpieczenia OC dla posiadaczy motocykli oscylowała w granicach 130 zł, natomiast średnia roczna składka z tytułu umów ubezpieczenia OC dla posiadaczy samochodów osobowych wynosiła 661 zł. Zakłady ubezpieczeń uwzględniają już zatem „sezonowość” użytkowania tego typu pojazdów w kalkulacji składki. Mając powyższe na uwadze, ewentualne masowe korzystanie z ubezpieczeń oferowanych na krótszy okres niż 12 miesięcy, mogłoby spowodować podniesienie stawek bazowych za to ubezpieczenie, tak aby składka wciąż pozostawała adekwatna do poziomu ubezpieczeniowego. W konsekwencji, w ocenie UFG wydaje się, że większość potencjalnych korzyści mających wpłynąć z wprowadzenia postulowanych zmian jest już realizowana przez branżę ubezpieczeniową na podstawie obecnie obowiązujących regulacji prawnych.

Także w ocenie PIU, będącej organizacją ubezpieczeniowego samorządu gospodarczego, w aktualnym stanie prawnym składka za ubezpieczenie OC ppm kalkulowana jest z uwzględnieniem sezonowości korzystania z pojazdów. Tym samym wraz ze zmianą przepisów jej łączna wysokość nie uległaby zmianie, a tym samym zmiany zaproponowane w petycji nie doprowadziłyby do obniżenia kosztów utrzymania pojazdów sezonowych. Odnosząc się do tezy przedstawionej w petycji, że wprowadzenie czasowego ubezpieczenia OC dla posiadaczy pojazdów sezonowych korzystnie wpłynie na wzrost konkurencji na rynku ubezpieczeniowym i zachęci ubezpieczycieli do tworzenia bardziej zróżnicowanych i atrakcyjnych ofert dla właścicieli pojazdów sezonowych, przynosząc korzyści zarówno użytkownikom, jak i samej branży, PIU wskazała, że warunki obowiązkowego ubezpieczenia OC ppm wynikają z ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹, a tym samym są identyczne dla wszystkich ubezpieczycieli, bez względu na to, czy ubezpieczenia OC ppm jest ubezpieczeniem całorocznym czy sezonowym, a jedynym elementem konkurencyjności może być wysokość składki.

Powyższe stanowisko podzielił także RF stwierdzając, że do propozycji ewentualnego wprowadzenia kolejnych wyjątków od obowiązku zawarcia obowiązkowego ubezpieczenia OC ppm należy podejść z dużą ostrożnością - dotyczy to zarówno kamperów, jak i pojazdów jednośladowych takich jak motocykle czy motorowery. Jeśli cel petycji ma zostać osiągnięty, w ocenie RF lepszym rozwiązaniem byłoby skorzystanie z możliwości jaką daje „czasowe wycofanie pojazdu z ruchu” na podstawie przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym³ i obniżenie składki za ten okres – na co pozwalają przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹.

RF zwrócił uwagę, że obecnie funkcjonują dwa rozwiązania, które pozwalają na osiągnięcie skutku w postaci niższej składki za ubezpieczenie OC komunikacyjne w związku z rzadszym korzystaniem z pojazdu i są to:

1. możliwość zawarcia umowy ubezpieczenia OC komunikacyjnego na okresy krótsze niż 12-miesięcy (tzw. OC krótkoterminowe) i czasowego pozostawiania pojazdu bez ubezpieczenia,
2. możliwość czasowego wycofania pojazdu z ruchu, ze skutkiem w postaci obniżenia składki ubezpieczeniowej.

RF zwrócił uwagę, że zgodnie z definicją obowiązującą od 6 listopada 2024 r. w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych¹, wprowadzenie pojazdu do ruchu to każde użycie pojazdu mechanicznego zgodnie 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. Wprowadzeniem pojazdu do ruchu jest więc nie tylko jazda po drodze, czy drodze publicznej – ale jego każde użycie jako środka transportu. Obejmuje to także np.: przemieszczanie się po placach wewnętrznych, garażach, parkingach czy wręcz uruchamianie silnika pojazdu w celu przemieszczenia się. Zgodnie z aktualnymi przepisami, każde tego rodzaju zachowanie powinno być poprzedzone zawarciem umowy ubezpieczenia OC ppm.

Podsumowując należy wskazać, że z uwagi na cel obowiązkowego ubezpieczenia OC ppm, jak również obecnie obowiązujące normy prawne wynikające z polskich i unijnych regulacji, oraz mając na uwadze szczególnie, że wskazane w petycji rodzaje pojazdów takie jak kampery i motocykle wykorzystywane są powszechnie także poza sezonem wakacyjnym, brak jest podstaw do poparcia propozycji zawartej w petycji.

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. 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);
3. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251);
4. Ustawa z 15 grudnia 2017 r. o dystrybucji ubezpieczeń (Dz. U. z 2024 r. poz. 1214).

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów

Katarzyna Przewalska
Dyrektor
Departamentu Rozwoju Rynku Finansowego