



Minister Finansów i Gospodarki

Warszawa, 17 sierpnia 2026 roku

Sprawa: Interpelacja nr 18434
Znak sprawy: FN6.054.7.2026
Kontakt: Kancelaria MF
tel.: +48 22 694 55 55
e-mail: kancelaria@mf.gov.pl

Pan Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 18434 Pośła Pana Roberta Dowhana uprzejmie informuję, że kwestie poruszone w interpelacji zostały skonsultowane z: Urzędem Komisji Nadzoru Finansowego (dalej: UKNF), Polską Izbą Ubezpieczeń (dalej: PIU) oraz z Ubezpieczeniowym Funduszem Gwarancyjnym (dalej: UFG / Fundusz).

I. Odnosząc się do pytania dlaczego „odpowiedzialność z tytułu OC lub AC w przypadku samochodów firmowych dotyczy całej firmy lub danego auta firmowego a nie kierowcy” należy wskazać na przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹, które regulują zasady zawierania i wykonywania umów ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (dalej: OC ppm). Zgodnie z art. 23 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹, obowiązek objęcia ochroną ubezpieczeniową z tytułu zawartej umowy OC ppm dotyczy posiadaczy zarejestrowanych pojazdów mechanicznych. Z kolei art. 29 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹ wskazuje, że posiadacz pojazdu jest obowiązany zawrzeć umowę ubezpieczenia OC ppm najpóźniej w dniu rejestracji pojazdu mechanicznego, (...) ale nie później niż z chwilą wprowadzenia pojazdu do ruchu. Umowę OC ppm zawiera zatem posiadacz pojazdu mechanicznego, który może, ale nie musi być właścicielem pojazdu (może być np. leasingobiorcą czy najemcą). Jednocześnie zgodnie z art. 34 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹, ubezpieczenie OC ppm chroni posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, który jest obowiązany do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, będącą następstwem śmierci, uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia bądź też utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia. Poszkodowany dochodzi więc roszczenia spowodowanego ruchem danego

pojazdu, niezależnie od tego, kto kierował tym pojazdem w momencie zdarzenia ubezpieczeniowego.

UFG wskazał, że przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹ nie różnicują posiadaczy pojazdu mechanicznego, a w związku z brakiem doszczegółowienia tego pojęcia uznać należy, że dotyczą tak posiadacza samoistnego, jak i posiadacza zależnego. UFG podkreślił też, że zgodnie z art. 805 § 1 Kodeksu cywilnego² oraz odpowiednio art. 39 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹, przez umowę ubezpieczenia ubezpieczyciel zobowiązuje się spełnić określone świadczenie w razie zajścia przewidzianego w umowie wypadku, natomiast ubezpieczający zobowiązuje się zapłacić składkę. Stroną umowy jest zatem ubezpieczający, którym w przypadku pojazdu firmowego przeważnie jest przedsiębiorca (w tym osoba prawna), a zatem nie zawsze jest to tożsama osoba z osobą kierującą pojazdem.

W przypadku ubezpieczenia flot pojazdów należących np. do przedsiębiorcy ubezpieczenie OC ppm dotyczy ochrony wobec osób trzecich jego odpowiedzialności cywilnej z tytułu wykorzystywania posiadanych przez niego pojazdów. Natomiast w przypadku ubezpieczenia Auto Casco (dalej: AC), w przypadku ubezpieczenia flot pojazdów należących np. do przedsiębiorcy, ubezpieczenie to dotyczy ochrony jego majątku w postaci ubezpieczonych pojazdów. Jest ono dobrowolnym produktem ubezpieczeniowym, którego warunki są regulowane przez ubezpieczycieli, co do zasady, w ogólnych warunkach ubezpieczenia. Zgodnie z art. 16 ustawy o działalności ubezpieczeniowej³, warunki te określają m.in. rodzaj ubezpieczenia i jego przedmiot, prawa i obowiązki stron umowy ubezpieczenia czy zakres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń. Zatem to twórca produktu (którym co do zasady jest zakład ubezpieczeń) określa kto jest objęty ochroną ubezpieczeniową i jakie, w związku z powyższym, posiada prawa i obowiązki. Ubezpieczenie AC ze swej istoty chroni właściciela pojazdu przed stratami związanymi z jego uszkodzeniem, zniszczeniem lub utratą, np. w wyniku działania samego właściciela czy nieznanych osób trzecich. W razie zajścia wypadku objętego ochroną ubezpieczeniową z ubezpieczenia AC, to właściciel pojazdu otrzyma odszkodowanie w wysokości określonej w umowie ubezpieczenia.

Pytanie będące przedmiotem interpelacji dotyczy w istocie zagadnień związanych z taryfikacją składki z umów obowiązkowego ubezpieczenia OC ppm oraz ubezpieczenia AC. Odpowiedź na nie sprowadza się zatem do wyjaśnienia, dlaczego szkoda spowodowana przez kierowcę pojazdu firmowego ma wpływ na wysokość składki ubezpieczeniowej ponoszonej przez przedsiębiorcę a nie przez kierowcę, będącego sprawcą wypadku. Należy wskazać, że zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy o działalności ubezpieczeniowej³, wysokość składek ubezpieczeniowych ustala zakład ubezpieczeń po dokonaniu oceny ryzyka ubezpieczeniowego. Ustalając wysokość składki ubezpieczeniowej zakład ubezpieczeń kieruje się własnymi zasadami taryfikacji. Posiada on bowiem pewną swobodę w kształtowaniu zasad ustalania składek za oferowane ubezpieczenia (zarówno obowiązkowe, jak i dobrowolne). To jednak jakie informacje oraz w jakim stopniu będą miały wpływ na ustalenie składki należnej z tytułu umowy ubezpieczenia, zależy wyłącznie od indywidualnych decyzji poszczególnych zakładów ubezpieczeń

w zakresie kształtowania wzorców umownych ubezpieczeń dobrowolnych, oceny ryzyka i polityki cenowej.

Jak już wskazano powyżej wysokość składki ubezpieczeniowej związana jest z przeprowadzaną przez zakład ubezpieczeń oceną ryzyka, w szczególności zaś z szacowaniem prawdopodobieństwa zajścia wypadku ubezpieczeniowego. Określony wpływ na to prawdopodobieństwo ma m.in. tzw. historia szkodowa danego klienta. Ubezpieczając flotę samochodów należących do danego przedsiębiorcy zakład ubezpieczeń bierze więc pod uwagę jego historię szkodową (jako klienta), i każda szkoda może mieć wpływ na wysokość składki ubezpieczeniowej. Pojazdy należące do floty wykorzystywane są często przez wielu pracowników danego przedsiębiorcy, a sposób posługiwania się pojazdami w ramach prowadzonej działalności może być także uwzględniany w ocenie ryzyka.

Zauważenia wymaga, że dane o szkodach zgłoszonych do zakładów ubezpieczeń są gromadzone w Ośrodku Informacji UFG (dalej: OI UFG) i obejmują one także informacje o kierującym pojazdem w chwili wypadku, bez względu na to czy był on na ten czas posiadaczem pojazdu czy tylko jego użytkownikiem. Zakłady ubezpieczeń przekazują do OI UFG dane zawierające informacje dotyczące uczestników zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy OC ppm lub AC posiadaczy pojazdów mechanicznych. W tym względzie Fundusz wskazał, że zgodnie art. 102 ust. 3 pkt 2 - 3 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹, Fundusz gromadzi (a zakłady ubezpieczeń zobowiązane są przekazywać) dane zawierające informacje dotyczące uczestników zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia OC ppm obejmujące:

- imię i nazwisko lub nazwę posiadacza pojazdu uczestniczącego w zdarzeniu, adres jego zamieszkania lub siedziby oraz jego numer PESEL i numer REGON, jeżeli takie numery posiada, a w przypadku posiadaczy pojazdów będących nierezydentami - imię i nazwisko, adres zamieszkania, nazwę i numer dokumentu tożsamości lub nazwę i adres siedziby posiadacza pojazdu uczestniczącego w zdarzeniu;
 - imię i nazwisko oraz numer PESEL kierującego pojazdem uczestniczącym w zdarzeniu, a w przypadku kierujących będących nierezydentami - imię i nazwisko, adres zamieszkania oraz nazwę i numer dokumentu tożsamości kierującego pojazdem uczestniczącym w zdarzeniu;
- Ponadto na podstawie art. 102 ust. 4 Fundusz gromadzi dane obejmujące m.in. :
- imię i nazwisko, adres zamieszkania, numer PESEL lub nazwę, adres siedziby i numer REGON posiadacza pojazdu uczestniczącego w zdarzeniu (kradzieży),
 - imię i nazwisko oraz numer PESEL kierującego pojazdem uczestniczącym w zdarzeniu.

W związku z tym zakłady ubezpieczeń dysponują informacjami na temat zarówno posiadacza pojazdu uczestniczącego w zdarzeniu, jak i kierującego pojazdem uczestniczącym w zdarzeniu, niemniej jednak sposób taryfikacji składek ubezpieczeń OC ppm i AC wynika z indywidualnej polityki danego zakładu ubezpieczeń. Każdy z zakładów ubezpieczeń dokonuje oceny ryzyka w oparciu o własne modele przypisując odpowiednią wagę poszczególnym danym, tak aby zapewnić adekwatność wysokości składki do ryzyka ubezpieczeniowego. Zakład ubezpieczeń musi bowiem zapewnić co najmniej wykonanie wszystkich zobowiązań z umów ubezpieczenia i pokrycie kosztów wykonywania działalności ubezpieczeniowej.

PIU podkreśliła natomiast, że dzisiejsze modele taryfikacyjne zakładów ubezpieczeń są bardzo złożone, obejmują nawet kilkaset zmiennych, uwzględniają interakcje pomiędzy cechami opisującymi ryzyko klienta itd., tak aby wyliczona składka za ubezpieczenie była jak najbardziej zindywidualizowana i adekwatna do ryzyka konkretnego klienta. Dane z OI UFG są jednym ze źródeł tych danych, na podstawie których oceniane jest to ryzyko. Sposób wykorzystania przez zakłady ubezpieczeń danych zgromadzonych w OI UFG jest indywidualną decyzją biznesową każdego zakładu ubezpieczeń podyktowaną własną strategią i uzależnioną m.in. od umów zawartych z reasekuratorami, pojemności ubezpieczeniowej oraz apetytu na ryzyko, jakie dany zakład ubezpieczeń jest gotowy podjąć w celu realizacji swoich celów biznesowych.

II. W zakresie podniesionej w interpelacji kwestii obowiązku posiadania umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC ppm także w przypadku, „kiedy pojazd nie jest użytkowany, niesprawny lub pozostaje np. w garażu przez miesiące i lata” UFG wskazał, że co do zasady każdy posiadacz pojazdu mechanicznego podlega obowiązkowi zawarcia umowy ubezpieczenia OC ppm za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów, i to bez względu na to czy możliwe jest korzystanie z niego. Istotą ubezpieczenia jest bowiem zapewnienie ochrony ryzyka, a zatem możliwości wyrządzenia szkody, a nie zdarzenia prawnego. Fundusz podkreślił, że pojazdy zaparkowane także mogą spowodować szkody. W takich pojazdach może dojść bowiem do samozapłonu, eksplozji, czy też stoczenia się takich pojazdów, co może doprowadzić do wyrządzenia szkody w mieniu i na osobie, rodzącej odpowiedzialność posiadacza pojazdu mechanicznego. Już sam fakt posiadania pojazdu mechanicznego stanowi o ryzyku ubezpieczeniowym, tj. o potencjalnej możliwości wyrządzenia szkody w związku z jego ruchem. Aktualnie pojęcie „wprowadzenia do ruchu” zostało zdefiniowane jako każde użycie pojazdu mechanicznego 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 (art. 2 ust. 1 pkt 14a ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹). Za ruch pojazdu uważa się zaś 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 (art. 2 ust. 1 pkt 12b ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹). W konsekwencji, pojazd w trakcie postoju uznawany jest za pojazd będący w ruchu, w kontekście możliwości wyrządzenia szkody i obowiązków związanych z ubezpieczeniem OC ppm. 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. Stanowisko to znajduje także potwierdzenie w ugruntowanej linii orzecznictwa sądów powszechnych. Jako przykład UFG wskazał na wyrok Sądu Okręgowego w Białymstoku z dnia 28 października 2009 r., w sprawie o sygn. akt. II Ca 722/09, zgodnie z którym *każdy postój pojazdu bez względu na czas jego trwania, jak i to czy miał miejsce na trasie jazdy czy też po osiągnięciu przez pojazd miejsca przeznaczenia, jest przez ustawodawcę traktowany, na potrzeby odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów, jako ruch*

pojazdu. Odmienne wykładnia, przyjmowana w orzecznictwie na tle poprzednio obowiązujących przepisów w tym względzie, w obecnie obowiązującym stanie prawnym nie znajduje uzasadnienia.

UFG podkreślił także, że w przypadku udokumentowanej trwałej i zupełnej utraty posiadania, właściciel pojazdu, powinien złożyć wniosek o jego wyrejestrowanie, które stanowi podstawę do rozwiązania umowy ubezpieczenia OC ppm.

Obowiązkowe ubezpieczenie OC ppm nie tylko zapewnia poszkodowanemu gwarancję zabezpieczenia jego roszczeń w związku z poniesioną szkodą, lecz również chroni potencjalnego sprawcę wypadku przed skutkami finansowymi zdarzeń losowych, tj. koniecznością pokrycia czasami znacznych kosztów związanych ze szkodami rzeczowymi i osobowymi powstałymi na skutek ruchu posiadanego pojazdu. Należy również odnieść się do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE (dalej: dyrektywa MID)⁴, która reguluje kwestię ubezpieczenia OC ppm na poziomie Unii Europejskiej. Naczelnym celem dyrektywy MID⁴ jest ochrona ofiar wypadków spowodowanych przez pojazdy mechaniczne, gwarantująca im podobne traktowanie bez względu na to, w którym z państw członkowskich nastąpiło zdarzenie. Zgodnie z art. 3 dyrektywy MID⁴, z zastrzeżeniem art. 5, każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie stosowne środki w celu zapewnienia, by odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdu mającego zwykłe miejsce postoju na jego terytorium była objęta ubezpieczeniem. Zgodnie z art. 5 ust. 3 dyrektywy MID⁴ państwo członkowskie może przewidzieć odstępstwo od art. 3 w odniesieniu do pojazdów czasowo lub na stałe wycofanych z ruchu i objętych zakazem ruchu, pod warunkiem że istnieje formalna procedura administracyjna lub inny możliwy do zweryfikowania środek zgodnie z prawem krajowym. W takim przypadku państwa członkowskie zapewniają, aby pojazdy, o których mowa w akapicie pierwszym, były traktowane w taki sam sposób jak pojazdy, w odniesieniu do których nie spełniono obowiązku ubezpieczenia określonego w art. 3. Funduszowi gwarancyjnemu państwa członkowskiego, w którym miał miejsce wypadek, przysługuje w takiej sytuacji roszczenie wobec funduszu gwarancyjnego w państwie członkowskim, w którym pojazd ma zwykłe miejsce postoju.

Obecne regulacje ustawy - Prawo o ruchu drogowym⁵ dopuszczają możliwość czasowego wycofania z ruchu 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 ubezpieczeniowej o 95%. Podobnie przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹ dopuszczają możliwość zawarcia umowy krótkoterminowego ubezpieczenia 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 obowiązkowego ubezpieczenia OC ppm, o ile posiada zarejestrowany pojazd. W kwestii istnienia obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC ppm istotne jest także to, że, zgodnie z przepisami ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych¹, konieczność zawarcia ww. umowy uzależniona jest od wprowadzenia pojazdu do ruchu.

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.

Jednocześnie w odniesieniu do wysokości składki za ubezpieczenie pojazdów używanych sezonowo PIU podkreśliła, że już obecnie uwzględnia ona fakt ich sezonowego użytkowania. Zakład ubezpieczeń ustalając roczną składkę za ubezpieczenie np. motocykla, kampera czy kabrioletu uwzględnia zarówno okres wiosenno-jesienny, kiedy pojazdy te są użytkowane z większą intensywnością i występuje zdecydowanie wyższe ryzyko wystąpienia szkody oraz okres zimowy, kiedy ze względu na warunki atmosferyczne są one używane rzadziej lub w ogóle, a ryzyko wystąpienia szkody jest niższe.

W przypadku pojazdów niesprawnych ustawa Prawo o ruchu drogowym⁵ (art. 78a) przewiduje możliwość czasowego wycofania z ruchu samochodu osobowego w związku z koniecznością wykonania naprawy pojazdu wynikającą z uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji.

III. Przedstawiając powyższe uprzejmie informuję, że w świetle przytoczonych argumentów, jak również z uwagi na cel obowiązkowego ubezpieczenia OC ppm oraz aktualnie obowiązujące normy prawne wynikające z polskich i unijnych regulacji, w chwili obecnej resort finansów nie planuje zmian legislacyjnych w powyższym zakresie.

Podstawa Prawna

1. 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);
2. Ustawa z 23 kwietnia 1964 r. Kodeks Cywilny (Dz. U. z 2026 r. poz. 795);
3. Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz.U. z 2025 r. poz. 1526);
4. 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);
5. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 1251 z późn. zm.).

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów i Gospodarki

Jarosław Neneman
Podsekretarz Stanu

w Ministerstwie Finansów