

3 września 2026 r.

Wnioskodawca:

Michał Ślusarczyk

Dobczyce

Adresat:

Minister Finansów i Gospodarki
Ministerstwo Finansów
ul. Świętokrzyska 12
00-916 Warszawa

PETYCJA

w interesie publicznym w sprawie zmiany przepisów ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych – wprowadzenie obowiązkowego przedłużenia ochrony OC ze składką w podwójnej wysokości jako pierwszego środka zapobiegającego przerwie w ubezpieczeniu, w sprawie obowiązku ubezpieczenia pojazdów wjeżdżających spoza Unii Europejskiej / strefy Schengen oraz w sprawie czasowego wyłączenia pojazdu z użytku na czas naprawy w warsztacie

I. Podstawa prawna i przedmiot petycji

Działając na podstawie art. 2 oraz art. 4 i art. 6 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), zwracam się z petycją w interesie publicznym o podjęcie prac legislacyjnych nad zmianą ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (dalej: „ustawa”).

Przedmiotem petycji jest wprowadzenie mechanizmu, w którym ciągłość obowiązkowego OC jest chroniona w pierwszej kolejności przez obowiązkowe przedłużenie ochrony ze składką w podwójnej wysokości – zamiast dopuszczania przerwy i kierowania spraw do Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego (UFG). Dodatkowym przedmiotem jest uszczelnienie obowiązku ubezpieczenia przy wjeździe pojazdów spoza Unii Europejskiej lub strefy Schengen oraz czasowe wyłączenie pojazdu z użytku na czas naprawy w warsztacie (ochrona na polisie warsztatu, zawieszenie składki właściciela).

Istota proponowanego rozwiązania:

1. przy zaległości w składce (w szczególności przy ratach) albo przy zmianie właściciela pojazdu (w tym wykupie z leasingu) zakład ubezpieczeń jest obowiązany przedłużyć ochronę OC na kolejne 12 miesięcy;
2. składka za ten okres wynosi dwukrotność składki z poprzedniego roku i stanowi pierwszy środek zapobiegający przerwie – zmniejsza liczbę spraw trafiających do UFG, a środki pozostają u ubezpieczyciela;
3. dopiero jeżeli podwyższona składka za ten kolejny rok nie zostanie opłacona – zakład może rozwiązać umowę;
4. pojazd wjeżdżający spoza UE / strefy Schengen powinien mieć skuteczną ochronę OC na cały okres pobytu; Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny powinien rejestrować takie pojazdy, weryfikować

ubezpieczenie oraz naliczać opłaty za brak OC; przy wyjeździe – obowiązkowa kontrola i opłata, jeżeli ochrony nie było;

5. pojazd niesprawny w warsztacie dłużej niż 14 dni może zostać zgłoszony jako czasowo wyłączony z użytku – ochronę zapewnia polisa warsztatu, a polisa właściciela ulega zawieszeniu (okres nieskładkowy); po opuszczeniu warsztatu wznowia się na niewykorzystane, już opłacone dni; w okresie wyłączenia nie nalicza się opłaty UFG za brak OC właściciela.

II. Stan prawny

Zgodnie z art. 28 ust. 1 ustawy, jeżeli posiadacz nie wypowie umowy najpóźniej na jeden dzień przed upływem okresu 12 miesięcy, uważa się, że została zawarta następna umowa. Jednocześnie art. 28 ust. 2 pkt 1 stanowi, że zawarcie następnej umowy nie następuje, jeżeli nie została opłacona w całości składka za mijający okres. W praktyce osoba korzystająca z rat – często z powodu trudności finansowych – w razie zaległości traci automatyczne przedłużenie. Powstaje przerwa w OC, a sprawa przechodzi w tryb sankcji UFG.

Zgodnie z art. 31 ust. 1 ustawy, przy zbyciu pojazdu przepisów art. 28 nie stosuje się. Przy wykupie z leasingu użytkownik często pozostaje tą samą osobą, a mimo to powstaje ryzyko nieświadomej przerwy w ochronie.

W odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych za granicą ustawa przewiduje m.in. ubezpieczenie graniczne oraz kontrolę Zielonej Karty (art. 2 ust. 1 pkt 14, art. 29 oraz art. 89). Art. 89 ust. 2 przewiduje już, że przy wyjeździe – w braku dokumentu ubezpieczenia ważnego do dnia wyjazdu – organy nie dopuszczają pojazdu do przekroczenia granicy bez uiszczenia opłaty z art. 88. W praktyce jednak wiele pojazdów wjeżdża i porusza się po Polsce bez skutecznej, ciągłej ochrony, a kontrola przy wyjeździe nie jest egzekwowana w sposób powszechny i odstraszający. Wnoszę więc nie tylko o utrzymanie tych przepisów, lecz o ich wzmocnienie i realne stosowanie.

III. Problem społeczny

Obowiązkowe OC pełni funkcję ochronną. System powinien w pierwszej kolejności zapobiegać przerwom w ubezpieczeniu. Obecny model w sytuacjach zaległości ratalnej oraz zmiany właściciela zbyt szybko dopuszcza przerwę i kieruje sprawę do UFG. Skutkiem jest sankcja wobec osoby, która często próbowała utrzymać ochronę, a środki trafiają do Funduszu zamiast pozostawać w systemie ubezpieczeniowym jako składka za realną ochronę.

IV. Proponowane rozwiązanie – składka podwójna jako pierwszy środek zapobiegający przerwie

Wnoszę o wprowadzenie mechanizmu, w którym obowiązkowe przedłużenie ochrony ze składką w podwójnej wysokości jest pierwszym i podstawowym środkiem zapobiegającym przerwie w ubezpieczeniu.

A. Obowiązek przedłużenia ochrony

Jeżeli na dzień upływu okresu ubezpieczenia istnieje zaległość w opłaceniu składki lub rat, albo nastąpiła zmiana właściciela pojazdu (w tym wykup z leasingu) prowadząca do wyłączenia automatycznego przedłużenia – zakład ubezpieczeń jest obowiązany przedłużyć ochronę OC na kolejne 12 miesięcy.

B. Składka podwójna – charakter zapobiegawczy

Składka za okres przedłużenia wynosi dwukrotność składki z poprzedniego roku. Nie jest to sankcja karna w rozumieniu opłaty UFG, lecz instrument zapobiegający przerwie w ochronie. Jego funkcje są następujące:

1. zapobiega powstaniu nieubezpieczenia – pojazd pozostaje objęty OC przez kolejne 12 miesięcy;
2. zmniejsza liczbę spraw kierowanych do UFG – zamiast przerwy i opłaty karnej powstaje kontynuacja ochrony;
3. środki pozostają u ubezpieczyciela jako składka za realną ochronę, a nie trafiają do Funduszu jako sankcja za brak ubezpieczenia;
4. pokrywa zwiększone ryzyko oraz koszty ewentualnej windykacji wobec osób, które nie uregulują należności;
5. daje osobie w trudnej sytuacji finansowej czas na uregulowanie zobowiązań przy zachowaniu ciągłości OC.

W ten sposób system reaguje najpierw prewencyjnie (przedłużenie + składka podwójna), a dopiero w dalszej kolejności – przy dalszym braku zapłaty – dopuszcza zakończenie ochrony.

C. Rozwiązanie umowy dopiero przy braku zapłaty za okres przedłużenia

Jeżeli składka w podwójnej wysokości za okres przedłużenia nie zostanie opłacona w terminie określonym w umowie lub wezwaniu, zakład ubezpieczeń może rozwiązać umowę (po wezwaniu, z terminem nie krótszym niż 30 dni). Dopiero wtedy ochrona może się zakończyć. Prawo do dochodzenia zaległości za poprzedni okres pozostaje bez zmian.

D. Obowiązki informacyjne

Zakład ubezpieczeń informuje ubezpieczającego (a przy zmianie właściciela – także nabywcę) o przedłużeniu, wysokości składki podwójnej, terminie płatności oraz skutkach braku zapłaty, w tym o możliwości rozwiązania umowy i ryzyku opłaty UFG dopiero po skutecznym zakończeniu ochrony.

V. Pojazdy wjeżdżające spoza Unii Europejskiej / strefy Schengen

Drugim elementem petycji jest zapewnienie, że każdy pojazd wjeżdżający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej spoza Unii Europejskiej lub strefy Schengen jest objęty skutecznym obowiązkiem posiadania ochrony ubezpieczeniowej OC na cały okres pobytu, a brak tej ochrony jest realnie egzekwowany – także przy wyjeździe z Polski.

Obowiązujące przepisy przewidują już ubezpieczenie graniczne, kontrolę Zielonej Karty oraz – w art. 89 ust. 2 – mechanizm przy wyjeździe powiązany z opłatą z art. 88. Problem leży w lukach praktycznych: pojazdy wjeżdżają, ochrona wygasa podczas pobytu, a kontrola przy wyjeździe nie działa powszechnie. Wnoszę o:

1. przeanalizowanie, czy obecne przepisy w sposób zupełny i skuteczny obejmują wszystkie pojazdy wjeżdżające spoza UE / strefy Schengen na okres ich pobytu w Polsce;
2. jeżeli w prawie brakuje jasnego obowiązku wykupienia polskiego ubezpieczenia (OC lub ubezpieczenia granicznego) na okres wjazdu i pobytu – wprowadzenie takiego obowiązku;
3. wprowadzenie / wzmocnienie obowiązkowej kontroli ubezpieczenia przy wyjeździe z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – organy kontroli granicznej sprawdzają, czy pojazd posiadał ważną ochronę OC uznawaną w Polsce przez cały okres pobytu (albo co najmniej do dnia wyjazdu);

4. w razie braku ważnego OC w okresie pobytu – obowiązek uiszczenia opłaty (kary) w wysokości określonej w art. 88 ustawy przed dopuszczeniem do wyjazdu; bez zapłaty opłaty wyjazd nie powinien być możliwy;
5. jeżeli obowiązek formalnie istnieje, lecz jest nieszczelny – wzmocnienie kontroli na wjeździe, w trakcie pobytu i przy wyjeździe, tak aby pojazd bez ważnego OC nie mógł legalnie korzystać z polskich dróg ani opuścić kraju bez rozliczenia sankcji;
6. zapewnienie, że składka z tytułu ubezpieczenia pozostaje u zakładu ubezpieczeń jako zapłata za ochronę, a opłata przy wyjeździe ma charakter uzupełniający – za okres, w którym ochrony nie było.

Cel jest tożsamy z mechanizmem składki podwójnej: najpierw realna ochrona i składka u ubezpieczyciela; jeżeli ochrony nie było – egzekucja przy wyjeździe oraz przez UFG, a nie dopiero przypadkowe wykrycie po szkodzie.

Rejestr UFG – zgłoszenie wjazdu i weryfikacja ubezpieczenia

Wnoszę, aby Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny – zamiast koncentrować się głównie na późniejszym naliczaniu opłat wobec krajowych posiadaczy – został ustawowo zobowiązany do aktywnego nadzoru nad pojazdami wjeżdżającymi spoza Unii Europejskiej i strefy Schengen. W szczególności:

1. UFG prowadzi rejestr pojazdów wjeżdżających spoza UE / strefy Schengen (numer rejestracyjny, państwo rejestracji, data wjazdu, planowany okres pobytu, dane posiadacza / kierującego);
2. wprowadza się publiczny (lub powszechnie dostępny dla zobowiązanych) rejestr zgłoszeń do wjazdu – posiadacz / kierujący przed wjazdem albo najpóźniej przy wjeździe składa zgłoszenie i przesyła dokument ubezpieczenia (Zieloną Kartę, OC graniczne lub inne OC uznawane w RP) do weryfikacji przez UFG;
3. UFG weryfikuje ważność i zakres ochrony na okres pobytu; w razie braku ważnego ubezpieczenia albo jego wygaśnięcia w trakcie pobytu – UFG nalicza opłatę z art. 88 i prowadzi egzekucję;
4. dane z rejestru są udostępniane organom kontroli granicznej, Policji, ITD oraz służbom celno-skarbowym w celu kontroli przy wjeździe, w trakcie pobytu i przy wyjeździe;
5. brak zgłoszenia do rejestru albo brak przesłania dokumentu ubezpieczenia traktuje się jak brak wykazania ochrony – ze skutkami jak przy braku OC (opłata, wstrzymanie wyjazdu).

W ten sposób UFG zajmuje się realną prewencją i bieżącą kontrolą pojazdów zagranicznych, a nie wyłącznie późniejszym karaniem skutków. Składka za ochronę pozostaje u ubezpieczyciela; opłata UFG trafia do Funduszu dopiero wtedy, gdy ochrony rzeczywiście nie było.

VI. Czasowe wyłączenie pojazdu z użytku na czas naprawy w warsztacie

Trzecim elementem petycji jest rozwiązanie problemu pojazdów niesprawnych, przebywających w warsztacie przez dłuższy czas. Obecnie posiadacz co do zasady musi utrzymywać OC przez cały okres rejestracji pojazdu, nawet gdy auto stoi niesprawne w naprawie. Jednocześnie – jeżeli polisa wygaśnie w trakcie naprawy – powstaje ryzyko opłaty UFG, choć pojazd nie był użytkowany na drodze przez właściciela.

Wnoszę o wprowadzenie instytucji czasowego wyłączenia pojazdu z użytku „na warsztat” według następujących zasad:

1. jeżeli pojazd znajduje się w warsztacie naprawczym jako niesprawny dłużej niż 14 dni, warsztat ma prawo (a na wniosek właściciela – obowiązek) zgłosić pojazd jako czasowo wyłączony z użytku do zakładu ubezpieczeń właściciela oraz do UFG;

2. w okresie wyłączenia pojazd jest ubezpieczony na polisie warsztatu (ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej warsztatu / polisa „na warsztat”), a nie na polisie właściciela pojazdu;
3. doraźne pojawienie się pojazdu na drodze w związku z naprawą, jazdą próbną lub niezbędnym przemieszczeniem w trakcie naprawy jest objęte ubezpieczeniem warsztatu;
4. w okresie wyłączenia nie nalicza się opłaty na rzecz UFG z tytułu braku OC posiadacza pojazdu – ochrona jest zapewniona polisą warsztatu;
5. okres naprawy stanowi przerwę nieskładkową z polisy właściciela: składka właściciela ulega zawieszeniu, a niewykorzystane, już opłacone dni ochrony nie przepadają;
6. jeżeli polisa właściciela wygałaby w trakcie pobytu pojazdu w warsztacie (przed opuszczeniem bramy), to z chwilą wyjazdu pojazdu z warsztatu polisa właściciela wznawia się automatycznie na liczbę dni już opłaconych i niewykorzystanych z powodu zawieszenia; dopiero po ich wyczerpaniu stosuje się zasady ogólne (w tym proponowany art. 28b);
7. warsztat obowiązany jest prowadzić ewidencję pojazdów wyłączonych z użytku oraz posiadać ubezpieczenie obejmujące pojazdy powierzone do naprawy i ich doraźny ruch drogowy.

Rozwiązanie to chroni właściciela przed karą UFG za okres, w którym auto rzeczywiście nie było przez niego użytkowane, zapewnia ochronę poszkodowanych (polisa warsztatu) i nie generuje „martwej” składki za niesprawny pojazd stojący w naprawie. Jednocześnie nie otwiera drogi do unikania OC: poza warsztatem i poza zgłoszonym wyłączeniem obowiązują zasady ogólne.

VII. Dlaczego rozwiązanie jest proporcjonalne

Proponowany model równoważy interesy:

1. obywatela – zachowuje ciągłość OC zamiast natychmiastowej przerwy i opłaty UFG;
2. zakładu ubezpieczeń – otrzymuje składkę podwójną za realną ochronę oraz prawo rozwiązania umowy przy braku zapłaty;
3. interesu publicznego i poszkodowanych – pojazd pozostaje ubezpieczony;
4. UFG – spada liczba spraw o przerwę powstałą wskutek mechanizmów systemowych; Fundusz nie zastępuje prewencji;
5. systemu jako całości – pieniądze za ochronę pozostają u ubezpieczyciela, zamiast trafiać do UFG jako sankcja za brak ochrony.

VIII. Proponowane brzmienie przepisów

Wnoszę o rozważenie przepisów w następującym brzmieniu (do doprecyzowania redakcyjnego):

„Art. 28b. 1. Jeżeli na dzień upływu okresu 12 miesięcy, na który została zawarta umowa ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, nie została opłacona w całości składka za ten okres albo istnieją zaległości w opłaceniu rat składki, zakład ubezpieczeń jest obowiązany zawrzeć następną umowę ubezpieczenia OC na kolejne 12 miesięcy, z zastrzeżeniem ust. 2–5. Przepisu art. 28 ust. 2 pkt 1 w zakresie wyłączenia zawarcia następnej umowy z powodu nieopłacenia składki nie stosuje się.

2. Składka za okres, o którym mowa w ust. 1, wynosi dwukrotność składki należnej za bezpośrednio poprzedzający okres 12 miesięcy i stanowi środek zapobiegający powstaniu przerwy w ochronie ubezpieczeniowej.

3. Jeżeli składka, o której mowa w ust. 2, nie zostanie opłacona w terminie określonym w umowie lub w wezwaniu zakładu ubezpieczeń, zakład ubezpieczeń może rozwiązać umowę. Rozwiązanie umowy wywołuje skutek nie wcześniej niż po upływie terminu wskazanego w wezwaniu, nie krótszego niż 30 dni od dnia doręczenia wezwania.

4. Przepisy ust. 1–3 nie naruszają prawa zakładu ubezpieczeń do dochodzenia składki, rat składki oraz odsetek za opóźnienie za okres poprzedzający przedłużenie umowy.

5. Zakład ubezpieczeń informuje ubezpieczającego, w sposób umożliwiający wykazanie wykonania obowiązku, o przedłużeniu umowy, wysokości składki określonej w ust. 2, terminie płatności oraz skutkach braku zapłaty, w tym o możliwości rozwiązania umowy.”

„Art. 31a. 1. W razie przejścia lub przeniesienia prawa własności pojazdu mechanicznego, w tym w razie wykupu pojazdu z leasingu, do umowy ubezpieczenia OC przejętej przez nabywcę stosuje się odpowiednio art. 28b.

2. Zakład ubezpieczeń przekazuje nabywcy informację, o której mowa w art. 28b ust. 5, niezwłocznie po powzięciu wiadomości o zmianie właściciela, nie później niż w terminie 14 dni.”

„Art. 29a. 1. Posiadacz pojazdu mechanicznego zarejestrowanego poza Unią Europejską lub poza strefą Schengen, wjeżdżającego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązany posiadać przez cały okres pobytu tego pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ochronę ubezpieczeniową OC uznawaną na terytorium RP, a w braku takiej ochrony – zawrzeć umowę polskiego ubezpieczenia granicznego lub innej umowy OC spełniającej wymogi ustawy, na okres nie krótszy niż okres pobytu, nie krótszy jednak niż 30 dni.

2. Jeżeli przepisy szczególne, w tym dotyczące Zielonej Karty oraz Porozumienia Wielostronnego, zapewniają już równoważną ochronę, przepisu ust. 1 nie stosuje się w zakresie objętym tą ochroną.

3. Organy dokonujące kontroli granicznej nie dopuszczają do wjazdu pojazdu, o którym mowa w ust. 1, bez wykazania ochrony, o której mowa w ust. 1 albo 2.

4. Przy wyjeździe z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej organy dokonujące kontroli granicznej obowiązane są sprawdzić, czy pojazd, o którym mowa w ust. 1, posiadał ważną ochronę, o której mowa w ust. 1 albo 2, do dnia wyjazdu włącznie. W razie braku takiej ochrony organy nie dopuszczają pojazdu do przekroczenia granicy bez uiszczenia opłaty w wysokości określonej w art. 88, odpowiadającej okresowi braku ochrony, a jeżeli okresu tego nie da się ustalić – w wysokości pełnej opłaty z art. 88 ust. 2 pkt 1.

5. Przepis ust. 4 stosuje się odpowiednio także wtedy, gdy ochrona istniała przy wjeździe, lecz wygasła w trakcie pobytu i nie została przedłużona.

6. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny prowadzi rejestr pojazdów, o których mowa w ust. 1, obejmujący w szczególności numer rejestracyjny, państwo rejestracji, datę wjazdu, okres pobytu oraz dane identyfikujące posiadacza lub kierującego.

7. Posiadacz lub kierujący pojazdem, o którym mowa w ust. 1, obowiązany jest przed wjazdem albo najpóźniej przy wjeździe dokonać zgłoszenia do rejestru, o którym mowa w ust. 6, oraz przesłać do Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego dokument ubezpieczenia, o którym mowa w ust. 1 albo 2, w celu weryfikacji. Tryb zgłoszenia i weryfikacji określa minister właściwy do spraw instytucji finansowych w drodze rozporządzenia.

8. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny weryfikuje ważność ochrony na okres pobytu. W razie braku ważnego ubezpieczenia albo jego wygaśnięcia w trakcie pobytu Fundusz nalicza opłatę, o której mowa w art. 88, i przekazuje dane organom kontroli granicznej, Policji oraz Inspekcji Transportu Drogowego.

9. Brak zgłoszenia, o którym mowa w ust. 7, albo brak przesłania dokumentu ubezpieczenia traktuje się jak niewykazanie ochrony ubezpieczeniowej.”

„Art. 28c. 1. Jeżeli pojazd mechaniczny znajduje się w warsztacie naprawczym jako niesprawny przez okres dłuższy niż 14 dni, podmiot prowadzący warsztat może zgłosić ten pojazd jako czasowo wyłączony z użytku. Zgłoszenia dokonuje się do zakładu ubezpieczeń, z którym posiadacz zawarł umowę OC, oraz do Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego.

2. W okresie wyłączenia, o którym mowa w ust. 1, ochronę ubezpieczeniową w zakresie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zapewnia umowa ubezpieczenia zawarta przez warsztat (polisa warsztatowa), obejmująca pojazdy powierzone do naprawy oraz ich doraźny ruch drogowy związany z naprawą, jazdą próbną lub niezbędnym przemieszczeniem.

3. W okresie wyłączenia nie pobiera się opłaty, o której mowa w art. 88, z tytułu braku umowy OC posiadacza pojazdu, jeżeli ochronę zapewnia polisa warsztatowa, o której mowa w ust. 2.

4. Okres wyłączenia stanowi przerwę nieskładkową z umowy OC posiadacza pojazdu. Składka za ten okres nie jest należna, a niewykorzystane, już opłacone dni ochrony zawiesza się i wykorzystuje po ustaniu wyłączenia.

5. Z chwilą opuszczenia warsztatu przez pojazd wyłączenie ustaje. Umowa OC posiadacza wznowia się automatycznie na liczbę dni opłaconych i niewykorzystanych z powodu zawieszenia, o którym mowa w ust. 4. Jeżeli w trakcie wyłączenia upłynąłby okres, na który umowa została zawarta, wznowienie następuje mimo tego upływu – na niewykorzystane dni – a po ich wyczerpaniu stosuje się przepisy o zawarciu następnej umowy, w tym art. 28 i art. 28b.

6. Warsztat obowiązany jest posiadać ubezpieczenie, o którym mowa w ust. 2, oraz prowadzić ewidencję pojazdów zgłoszonych jako wyłączone z użytku.”

IX. Cele zmiany

1. uczynienie składki podwójnej pierwszym środkiem zapobiegającym przerwie w OC;
2. zmniejszenie liczby spraw kierowanych do UFG przy zaległościach i zmianie właściciela;
3. pozostawienie środków za ochronę u ubezpieczyciela zamiast sankcji w Funduszu;
4. ochrona osób w trudnej sytuacji finansowej korzystających z rat;
5. ciągłość OC przy wykupie pojazdu z leasingu;
6. uszczelnienie obowiązku ubezpieczenia pojazdów wjeżdżających spoza UE / Schengen;
7. powierzenie UFG rejestracji wjazdów, weryfikacji ubezpieczeń i naliczania opłat za brak OC tych pojazdów;
8. publiczny rejestr zgłoszeń do wjazdu z obowiązkiem przesłania polisy do weryfikacji;
9. obowiązkowa kontrola OC przy wyjeździe oraz opłata za brak ważnego ubezpieczenia w okresie pobytu;
10. czasowe wyłączenie pojazdu z użytku na czas naprawy – ochrona na polisie warsztatu, zawieszenie składki właściciela, brak opłaty UFG;
11. wznowienie polisy właściciela po wyjeździe z warsztatu na niewykorzystane, już opłacone dni;
12. zachowanie prawa ubezpieczyciela do rozwiązania umowy dopiero przy braku zapłaty za okres przedłużenia.

X. Vacatio legis

Wnoszę o okres vacatio legis (np. 3 miesiące) na dostosowanie systemów i procedur zakładów ubezpieczeń, warsztatów oraz służb kontrolujących wjazd pojazdów.

XI. Wniosek

W związku z powyższym wnoszę o:

1. wprowadzenie obowiązkowego przedłużenia OC o 12 miesięcy przy zaległości w składce lub zmianie właściciela;
2. ustanowienie składki za ten okres w podwójnej wysokości jako pierwszego środka zapobiegającego przerwie – w celu ograniczenia spraw UFG i pozostawienia środków u ubezpieczyciela;
3. dopuszczenie rozwiązania umowy dopiero, gdy podwyższona składka za okres przedłużenia nie zostanie opłacona;
4. przeanalizowanie i uszczelnienie obowiązku ubezpieczenia pojazdów wjeżdżających spoza UE / strefy Schengen;
5. zobowiązanie UFG do prowadzenia rejestru takich pojazdów, weryfikacji ubezpieczeń oraz naliczania opłat za brak OC;
6. wprowadzenie publicznego rejestru zgłoszeń do wjazdu z obowiązkiem przesłania dokumentu ubezpieczenia do weryfikacji;
7. wprowadzenie / wzmocnienie obowiązkowej kontroli ważności OC przy wyjeździe z Polski oraz opłaty za brak OC w okresie pobytu;
8. wprowadzenie czasowego wyłączenia pojazdu z użytku na czas naprawy w warsztacie (powyżej 14 dni) – ochrona na polisie warsztatu, przerwa nieskładkowa z polisy właściciela, brak opłaty UFG za ten okres;
9. automatyczne wznowienie polisy właściciela po wyjeździe z warsztatu na niewykorzystane, już opłacone dni;
10. poinformowanie mnie o sposobie rozpatrzenia petycji oraz o ewentualnych działaniach legislacyjnych.

Wyrażam zgodę na ujawnienie na stronie internetowej Ministerstwa Finansów moich danych osobowych w zakresie imienia i nazwiska oraz miejsca zamieszkania, stosownie do art. 4 ust. 3 ustawy o petycjach.

Z poważaniem,

.....
Michał Ślusarczyk

(podpis własnoręczny / kwalifikowany podpis elektroniczny / Profil Zaufany)

Załącznik:

1. Wstępny projekt ustawy wraz z uzasadnieniem.

ZAŁĄCZNIK NR 1

WSTĘPNY PROJEKT

USTAWA

z dnia 2026 r.

o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych

Art. 1.

W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych wprowadza się następujące zmiany:

1) po art. 28a dodaje się art. 28b w brzmieniu:

„Art. 28b. 1. Jeżeli na dzień upływu okresu 12 miesięcy, na który została zawarta umowa ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, nie została opłacona w całości składka za ten okres albo istnieją zaległości w opłaceniu rat składki, zakład ubezpieczeń jest obowiązany zawrzeć następną umowę ubezpieczenia OC na kolejne 12 miesięcy, z zastrzeżeniem ust. 2–5. Przepisu art. 28 ust. 2 pkt 1 w zakresie wyłączenia zawarcia następnej umowy z powodu nieopłacenia składki nie stosuje się.

2. Składka za okres, o którym mowa w ust. 1, wynosi dwukrotność składki należnej za bezpośrednio poprzedzający okres 12 miesięcy i stanowi środek zapobiegający powstaniu przerwy w ochronie ubezpieczeniowej.

3. Jeżeli składka, o której mowa w ust. 2, nie zostanie opłacona w terminie określonym w umowie lub w wezwaniu zakładu ubezpieczeń, zakład ubezpieczeń może rozwiązać umowę. Rozwiązanie umowy wywołuje skutek nie wcześniej niż po upływie terminu wskazanego w wezwaniu, nie krótszego niż 30 dni od dnia doręczenia wezwania.

4. Przepisy ust. 1–3 nie naruszają prawa zakładu ubezpieczeń do dochodzenia składki, rat składki oraz odsetek za opóźnienie za okres poprzedzający przedłużenie umowy.

5. Zakład ubezpieczeń informuje ubezpieczającego, w sposób umożliwiający wykazanie wykonania obowiązku, o przedłużeniu umowy, wysokości składki określonej w ust. 2, terminie płatności oraz skutkach braku zapłaty, w tym o możliwości rozwiązania umowy zgodnie z ust. 3.”;

2) po art. 29 dodaje się art. 29a w brzmieniu:

„Art. 29a. 1. Posiadacz pojazdu mechanicznego zarejestrowanego poza Unią Europejską lub poza strefą Schengen, wjeżdżającego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązany posiadać przez cały okres pobytu tego pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ochronę ubezpieczeniową OC uznawaną na terytorium RP, a w braku takiej ochrony – zawrzeć umowę polskiego ubezpieczenia granicznego lub innej umowy OC spełniającej wymogi ustawy, na okres nie krótszy niż okres pobytu, nie krótszy jednak niż 30 dni.

2. Jeżeli przepisy szczególne, w tym dotyczące Zielonej Karty oraz Porozumienia Wielostronnego, zapewniają już równoważną ochronę, przepisu ust. 1 nie stosuje się w zakresie objętym tą ochroną.

3. Organy dokonujące kontroli granicznej nie dopuszczają do wjazdu pojazdu, o którym mowa w ust. 1, bez wykazania ochrony, o której mowa w ust. 1 albo 2.

4. Przy wyjeździe z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej organy dokonujące kontroli granicznej obowiązane są sprawdzić, czy pojazd, o którym mowa w ust. 1, posiadał ważną ochronę, o której mowa w ust. 1 albo 2, do dnia wyjazdu włącznie. W razie braku takiej ochrony organy nie dopuszczają pojazdu do

przekroczenia granicy bez uiszczenia opłaty w wysokości określonej w art. 88, odpowiadającej okresowi braku ochrony, a jeżeli okresu tego nie da się ustalić – w wysokości pełnej opłaty z art. 88 ust. 2 pkt 1.

5. Przepis ust. 4 stosuje się odpowiednio także wtedy, gdy ochrona istniała przy wjeździe, lecz wygasła w trakcie pobytu i nie została przedłużona.

6. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny prowadzi rejestr pojazdów, o których mowa w ust. 1, obejmujący w szczególności numer rejestracyjny, państwo rejestracji, datę wjazdu, okres pobytu oraz dane identyfikujące posiadacza lub kierującego.

7. Posiadacz lub kierujący pojazdem, o którym mowa w ust. 1, obowiązany jest przed wjazdem albo najpóźniej przy wjeździe dokonać zgłoszenia do rejestru, o którym mowa w ust. 6, oraz przesłać do Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego dokument ubezpieczenia, o którym mowa w ust. 1 albo 2, w celu weryfikacji. Tryb zgłoszenia i weryfikacji określa minister właściwy do spraw instytucji finansowych w drodze rozporządzenia.

8. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny weryfikuje ważność ochrony na okres pobytu. W razie braku ważnego ubezpieczenia albo jego wygaśnięcia w trakcie pobytu Fundusz nalicza opłatę, o której mowa w art. 88, i przekazuje dane organom kontroli granicznej, Policji oraz Inspekcji Transportu Drogowego.

9. Brak zgłoszenia, o którym mowa w ust. 7, albo brak przesłania dokumentu ubezpieczenia traktuje się jak niewykazanie ochrony ubezpieczeniowej.”;

3) po art. 28b dodaje się art. 28c w brzmieniu:

„Art. 28c. 1. Jeżeli pojazd mechaniczny znajduje się w warsztacie naprawczym jako niesprawny przez okres dłuższy niż 14 dni, podmiot prowadzący warsztat może zgłosić ten pojazd jako czasowo wyłączony z użytku. Zgłoszenia dokonuje się do zakładu ubezpieczeń, z którym posiadacz zawarł umowę OC, oraz do Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego.

2. W okresie wyłączenia, o którym mowa w ust. 1, ochronę ubezpieczeniową w zakresie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zapewnia umowa ubezpieczenia zawarta przez warsztat (polisa warsztatowa), obejmująca pojazdy powierzone do naprawy oraz ich doraźny ruch drogowy związany z naprawą, jazdą próbną lub niezbędnym przemieszczeniem.

3. W okresie wyłączenia nie pobiera się opłaty, o której mowa w art. 88, z tytułu braku umowy OC posiadacza pojazdu, jeżeli ochronę zapewnia polisa warsztatowa, o której mowa w ust. 2.

4. Okres wyłączenia stanowi przerwę nieskładkową z umowy OC posiadacza pojazdu. Składka za ten okres nie jest należna, a niewykorzystane, już opłacone dni ochrony zawiesza się i wykorzystuje po ustaniu wyłączenia.

5. Z chwilą opuszczenia warsztatu przez pojazd wyłączenie ustaje. Umowa OC posiadacza wznowia się automatycznie na liczbę dni opłaconych i niewykorzystanych z powodu zawieszenia, o którym mowa w ust. 4. Jeżeli w trakcie wyłączenia upłynąłby okres, na który umowa została zawarta, wznowienie następuje mimo tego upływu – na niewykorzystane dni – a po ich wyczerpaniu stosuje się przepisy o zawarciu następnej umowy, w tym art. 28 i art. 28b.

6. Warsztat obowiązany jest posiadać ubezpieczenie, o którym mowa w ust. 2, oraz prowadzić ewidencję pojazdów zgłoszonych jako wyłączone z użytku.”;

4) po art. 31 dodaje się art. 31a w brzmieniu:

„Art. 31a. 1. W razie przejścia lub przeniesienia prawa własności pojazdu mechanicznego, w tym w razie wykupu pojazdu z leasingu, do umowy ubezpieczenia OC, której prawa i obowiązki przeszły na nabywcę, stosuje się odpowiednio art. 28b.

2. Zakład ubezpieczeń przekazuje nabywcy informację, o której mowa w art. 28b ust. 5, niezwłocznie po powzięciu wiadomości o przejściu lub przeniesieniu prawa własności pojazdu, nie później niż w terminie 14 dni.”.

Art. 2.

Do umów ubezpieczenia trwających w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy przepisy art. 28b i art. 31a ustawy zmienianej w art. 1 stosuje się, jeżeli upływ okresu ubezpieczenia lub przejście albo przeniesienie prawa własności pojazdu następuje w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy albo po tym dniu.

Art. 3.

Zakłady ubezpieczeń oraz właściwe organy dostosują systemy, procedury oraz dokumentację do przepisów niniejszej ustawy w terminie 3 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

Art. 4.

Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

1. Cel

Celem projektu jest zapobieganie przerwie w obowiązkowym OC. Składka podwójna jest pierwszym środkiem prewencyjnym: utrzymuje ochronę, zmniejsza liczbę spraw UFG i pozostawia środki u ubezpieczyciela jako zapłatę za realne ubezpieczenie.

2. Składka podwójna a UFG

Obecny model zbyt szybko prowadzi do przerwy i sankcji Funduszu. Projekt odwraca tę kolejność: najpierw przedłużenie ochrony za składkę podwójną, potem – dopiero przy braku zapłaty – rozwiązanie umowy. Dzięki temu mniej spraw trafia do UFG, a pieniądze pozostają w systemie ubezpieczeniowym.

3. Pojazdy spoza UE / Schengen – rejestr UFG i kontrola przy wyjeździe

Projekt uszczelnia obowiązek ochrony OC na cały okres pobytu oraz wprowadza obowiązkową kontrolę przy wyjeździe. Kluczowym elementem jest nowa rola UFG: Fundusz rejestruje pojazdy wjeżdżające spoza UE / Schengen, prowadzi publiczny rejestr zgłoszeń do wjazdu, weryfikuje przesłane dokumenty ubezpieczenia i nalicza opłaty za brak OC. Dzięki temu UFG zajmuje się prewencją i bieżącą kontrolą, a nie wyłącznie późniejszym karaniem skutków. W razie braku ważnego OC pojazd nie opuszcza Polski bez uiszczenia opłaty z art. 88.

4. Czasowe wyłączenie „na warsztat”

Projekt wprowadza wyłączenie pojazdu niesprawnego w warsztacie powyżej 14 dni: ochronę daje polisa warsztatu (także przy doraźnym ruchu drogowym), polisa właściciela ulega zawieszeniu jako przerwa nieskładkowa, opłaty UFG się nie nalicza, a po wyjeździe z warsztatu wznawia się niewykorzystane, już opłacone dni ochrony. Chroni to właścicieli przed karą za okres rzeczywistej naprawy i utrzymuje ochronę poszkodowanych.

5. Podsumowanie

Projekt służy ciągłości ochrony, ograniczeniu spraw UFG, pozostawieniu składek u ubezpieczycieli, uszczelnieniu obowiązku ubezpieczenia przy wjeździe pojazdów spoza UE / Schengen oraz sprawiedliwemu rozliczeniu okresu naprawy w warsztacie.