



Warszawa, dnia 05 lutego 2018 r.

**RZECZPOSPOLITA POLSKA**  
**MINISTER FINANSÓW**

FN6.054.3.2018

Pan  
**Marek Kuchciński**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację Pani poseł Mirosławy Nykiel w sprawie „wysokich składek OC dla posiadaczy pojazdów z napędem LPG” (interpelacja nr 18774), uprzejmie proszę o przyjęcie następujących wyjaśnień.

Na wstępie należy wskazać na normy systemowe, które leżą u podstaw uprawnień i sposobu kalkulacji wysokości składek ubezpieczeniowych. Podkreślenia wymaga, że taryfy oraz wysokość składek ubezpieczeniowych ustalają zakłady ubezpieczeń. Przedmiotowe uprawnienie wynika zarówno z unijnych, jak i polskich regulacji. Zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. poz. 1844, z późn. zm.) zakład ubezpieczeń ustala wysokość składek ubezpieczeniowych po dokonaniu oceny ryzyka ubezpieczeniowego. Składkę ubezpieczeniową ustala się w wysokości, która zapewnia co najmniej wykonanie wszystkich zobowiązań z umów ubezpieczenia i pokrycie kosztów wykonywania działalności ubezpieczeniowej zakładu ubezpieczeń oraz według kryteriów przedstawionych w ogólnych warunkach ubezpieczenia, w szczególności w zakresie zniżek lub podwyższeń kwot zasadniczych (art. 33 ust. 2 i 4 tej ustawy).

Ponadto, na podstawie art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 2060, z późn. zm.), taryfy oraz wysokość składek ubezpieczeniowych za obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych ustala zakład ubezpieczeń. Jednakże w każdym przypadku ustalenia taryfy składek za to ubezpieczenie, lub ich zmiany, zakład ubezpieczeń

przedstawia organowi nadzoru informacje o tych taryfach oraz o podstawach ich ustalenia, w terminie 14 dni od dnia, w którym najwcześniej możliwe było zawarcie umowy ubezpieczenia obowiązkowego ze składką obliczoną na ich podstawie. Informacja taka, powinna zawierać w szczególności analizę szkodowości oraz kosztów obsługi ubezpieczenia uzasadniającą wprowadzenie każdorazowej zmiany w taryfie (art. 8 ust. 2-3). Tak więc organ nadzoru (Komisja Nadzoru Finansowego) nadzoruje zasadność stosowanych przez zakłady ubezpieczeń systemów zniżek/zwyżek składki ubezpieczeniowej, w tym także skalę zniżek/zwyżek stosowanych w poszczególnych okresach działalności.

Mając powyższe na uwadze oraz w związku z przedstawionymi w interpelacji przez Panią poseł wątpliwościami resort finansów zwrócił się do Polskiej Izby Ubezpieczeń, będącej organizacją samorządu ubezpieczycieli, z prośbą o ustosunkowanie się do kwestii dotyczących wysokich składek z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych z napędem gazowym. W odpowiedzi Polska Izba Ubezpieczeń wskazała, iż w oparciu o regulacje ustawowe stawki taryfowe w ubezpieczeniach komunikacyjnych różnicowane są przez poszczególne zakłady ubezpieczeń na podstawie analizy ryzyka reprezentowanego przez różne grupy klientów. Metody matematyczne i statystyczne pozwalają określić czy zwiększona szkodowość danej grupy w określonym czasie jest natury losowej, czy stanowi tendencję stałą lub narastającą. Dlatego konkretne firmy wybierają pewne czynniki, które w stosunku do ich klientów wydają się optymalne. Potencjalnie takim czynnikiem może być instalacja gazowa, jak również inne atrybuty pojazdu i jego użytkownika.

Z informacji uzyskanych przez Izbę od ubezpieczycieli wynika, że obecnie nie jest to parametr powszechnie wykorzystywany do stosowania wyższej lub niższej składki przez zakłady ubezpieczeń. Zakłady ubezpieczeń, w których występowało zróżnicowanie składki ze względu na zamontowaną instalację gazową wskazały, że z wyników szkodowych poszczególnych typów silnika (benzyna - diesel - gaz - hybryda - elektryczny) wynikały różnice, które mogły mieć i miały wpływ na poziom składek. Jednakże główną przyczyną tych różnic był przewidywany roczny przebieg pojazdu, a tym samym ryzyko spowodowania szkody.

Średni roczny przebieg pojazdu deklarowany przez posiadacza pojazdu przy zawarciu umowy ubezpieczenia może być zatem brany pod uwagę przez ubezpieczyciela przy ocenie ryzyka. Według tego mechanizmu oceny ryzyka od lat np. taksówkarze mają znacznie wyższe taryfy OC komunikacyjnego w relacji do właścicieli samochodów używanych tylko do celów

prywatnych. Należy wskazać, iż kalkulacja składki ubezpieczeniowej jest jedną z podstawowych operacji wykonywanych przez ubezpieczyciela. Z jednej strony ubezpieczyciel jest prawnie umocowany do samodzielnego ustalania wysokości składek ubezpieczeniowych, ale z drugiej strony prawo to jest ograniczone uprzednią oceną ryzyka ubezpieczeniowego. Dodatkowo ubezpieczyciel zobowiązany jest także do gromadzenia odpowiednich danych statystycznych w celu ustalenia na ich podstawie składek ubezpieczeniowych i rezerw techniczno-ubezpieczeniowych. W przypadku obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zakład ubezpieczeń nie może odmówić osobie poszukującej ochrony ubezpieczeniowej zawarcia tego ubezpieczenia. Jednakże należy podkreślić, iż posiadacz pojazdu ma pełną autonomię co do wyboru ubezpieczyciela i może wybrać zakład ubezpieczeń oferujący mu najkorzystniejszą stawkę.

Odnosząc się do drugiego pytania Pani poseł należy wskazać, iż bezpośrednie działania z zakresu ochrony środowiska, w tym związane z ograniczeniem smogu, pozostają poza właściwością resortu finansów.

Pośrednio odnosząc się do tej interpelacji, w tym w szczególności do działań mających na celu ograniczenie smogu, należy zwrócić uwagę na rządowy projekt ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, który oczekuje na podpis Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej. Ustawa ta, ma między innymi na celu rozwój rynku paliw alternatywnych w transporcie, szczególnie w odniesieniu do transportu opartego o energię elektryczną i gaz ziemny. W ustawie przygotowano instrumenty wsparcia rozwoju transportu elektrycznego oraz gazu ziemnego (CNG i LNG). Przez paliwa alternatywne w transporcie należy rozumieć paliwa lub źródła energii, które służą, przynajmniej częściowo, jako substytut dla źródeł energii pochodzących z surowej ropy naftowej i które mogą potencjalnie przyczynić się do wzrostu neutralności klimatycznej oraz poprawy ekologiczności sektora transportu.

Z poważaniem,

z upoważnienia Ministra Finansów  
Leszek Skiba  
Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów

/-podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/