

Andrzej Grzebieniak

UBEZPIECZENIA KOMUNIKACYJNE – CZAS NA ZMANY

[**słowa kluczowe:** ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, pojazdy lądowe, ubezpieczenia casco, rzeczoznawca samochodowy]

Streszczenie

W opracowaniu przedstawiono ocenę działalności finansowej zakładów ubezpieczeń w grupie 3 (ubezpieczenia casco pojazdów lądowych) i grupie 10 (ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wynikającej z posiadania i użytkowania pojazdów lądowych). Dokonano analizy technicznego rachunku ubezpieczeń w tych grupach oraz przedstawiono wnioski w zakresie niezbędnych zmian odnoszących się do stawek w analizowanych grupach ubezpieczeń. Wskazano również na konieczne zmiany legislacyjne, których celem jest nowe uregulowanie zadań zawodu rzeczoznawcy samochodowego w związku z koniecznością wprowadzenia do polskiego procesu likwidacji szkód komunikacyjnych, rozwiązań dających poszkodowanemu możliwość skorzystania z usług niezależnego eksperta oraz obowiązku pokrywania przez zakłady ubezpieczeń kosztów ponownych „weryfikacji opinii” rzeczoznawców samochodowych.

* * *

1. Wprowadzenie

Rozwój motoryzacji jest uważany za istotny element rozwoju cywilizacyjnego [2]. W latach dziewięćdziesiątych XX wieku ujawniła się w Polsce tendencja dynamicznego wzrostu liczby samochodów, która w zasadzie trwa do dzisiaj, ponadto nastąpiło przejście większości towarów przez transport samochodowy, systematycznie wzrasta też natężenie ruchu na drogach krajowych. Tak gwałtownemu rozwojowi motoryzacji towarzyszy duży wzrost kolizji i wypadków samochodowych, co stanowi poważny problem zarówno gospodarczy, jak i społeczny. Wymaga to z jednej strony podejmowania szerokich działań zapobiegawczych mających na

celu zmniejszania strat materialnych wynikających z następstw rozwoju motoryzacji (budowa dróg bezkolizyjnych, zmiany organizacji ruchu, itd.), z drugiej zaś strony działań łagodzących skutki zaistniałych zdarzeń drogowych, do których zalicza się urządzenie gospodarcze zwane ubezpieczeniem. Do grupy tzw. ubezpieczeń komunikacyjnych należy zarówno ubezpieczenie obowiązkowe – ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej wszelkiego rodzaju, wynikającej z posiadania i użytkowania pojazdów lądowych z napędem własnym (grupa 10 wg załącznika do ustawy [7]), jak i dobrowolne ubezpieczenia casco pojazdów lądowych (grupa 3). Można też zaliczyć do ubezpieczeń komunikacyjnych taki produkt ubezpieczeniowy jak ubezpieczenie świadczenia pomocy na korzyść osób, które popadły w trudności w czasie podróży lub podczas nieobecności w miejscu zamieszkania (grupa 18, (tzw. assistance)), który stanowi niejednokrotnie rozszerzenie oferty podstawowej lub część tzw. pakietu ubezpieczeń komunikacyjnych.

Przedmiotem badań były zakłady ubezpieczeń wykonujące działalność ubezpieczeniową w grupach 3 i 10. Jako metodę służącą gromadzeniu materiału badawczego wykorzystano metodę dokumentacyjną w oparciu o dane Komisji Nadzoru Finansowego w zakresie rynku ubezpieczeń. Spośród metod porządkowania i przetwarzania informacji zastosowano metodę statystyczną, a dokładniej opis statystyczny.

2. Grupa 3 – ubezpieczenia casco pojazdów lądowych

Ubezpieczenie casco pojazdów lądowych ma na celu bezpośrednią ochronę majątku ubezpieczonego, będącą następstwem takich zdarzeń jak zniszczenie, uszkodzenie i kradzież pojazdu. Nieważne jest, kto ponosi odpowiedzialność cywilną za szkodę w pojeździe, więc może się zdarzyć, iż posiadacz sam wyrządza szkodę w swoim pojeździe, lub szkodę wyrządza nieustalona osoba trzecia, lub szkodę wyrządza posiadacz innego pojazdu, lub też szkoda jest wynikiem zdarzeń losowych (powódź, zalanie, zatopienie, uderzenie pioruna, pożar, wybuch, lawina, osunięcie ziemi, nagłe działanie czynnika termicznego lub chemicznego pochodzące z zewnątrz pojazdu, itd.). Przedmiotem ubezpieczenia autocasco jest pojazd wraz z uposażeniem standardowym, jednakże za odrębną składkę istnieje możliwość rozszerzenia odpowiedzialności gwarancyjnej zakładu ubezpieczeń na dodatkowe uposażenie pojazdu (np. radio). W umowach ubezpieczenia autocasco, podobnie jak w innych ubezpieczeniach, stosuje się listę wyłączeń odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń, która zawiera m.in. szkody powstałe podczas normalnej eksploatacji pojazdu lub na skutek wad fabrycznych, szkody powstałe

umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa, szkody powstałe następstwem użytkowania pojazdu niezgodnie z jego przeznaczeniem, itd. Ważne znaczenie ma też suma ubezpieczenia pojazdu, która stanowi górną odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń i która powinna odpowiadać rzeczywistej, czyli rynkowej wartości pojazdu w dniu zawarcia umowy ubezpieczenia. Wartość rynkowa pojazdu jest ustalana na podstawie notowań rynkowych cen pojazdów określonej marki i typu, z uwzględnieniem roku produkcji, podstawowego wyposażenia, przebiegu i stanu technicznego.

3. Grupa 10 – ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wszelkiego rodzaju, wynikającej z posiadania i użytkowania pojazdów lądowych

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lądowego (mechanicznego) dotyczy odpowiedzialności cywilnej każdej osoby, która kierując tym pojazdem, wyrządzi szkodę innym osobom w okresie trwania ochrony ubezpieczeniowej. Jest to więc w istocie ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadacza i kierującego tym pojazdem. W razie wyrządzenia ruchem pojazdu, szkody w mieniu lub na osobie, odszkodowanie wypłaca zakład ubezpieczeń, a nie sprawca szkody. Wynika to z art. 415 k.c. stanowiącego fundamentalną zasadę odpowiedzialności z tytułu czynów niedozwolonych („kto z winy swej wyrządził drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia” [5]), oraz artykułów 435-437 k.c. kształtujących zasadę odpowiedzialności cywilnej m.in. posiadaczy mechanicznych środków komunikacji. Zobowiązanie zakładu ubezpieczeń powstaje z chwilą zaistnienia zdarzenia, za które odpowiedzialność cywilną ponoszą posiadacz lub osoba kierująca pojazdem. Zgodnie z art. 336 k.c., „posiadaczem rzeczy jest zarówno ten, kto nią faktycznie włada jako właściciel (posiadacz samoistny), jak i ten, kto nią faktycznie włada jako użytkownik, zastawnik, najemca, dzierżawca lub mający inne prawo, z którym łączy się określone władztwo nad cudzą rzeczą (posiadacz zależny)”. Zawierający więc umowę ubezpieczenia OC, posiadacz nie jest obowiązany do legitymowania się jakimkolwiek dowodem własności pojazdu, gdyż nie musi być jego właścicielem, a podstawę użytkowania przez niego pojazdu może stanowić umowa ustana zawarta z właścicielem.

Umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych musi być zawarta najpóźniej w dniu rejestracji pojazdu. Okres trwania umowy wynosi dwanaście miesięcy, a wypowiedzenie umowy jest możliwe nie później niż na jeden dzień przed upływem okresu, na który umowa została

zawarta. Brak pisemnego wypowiedzenia powoduje, że z mocy prawa zostaje zawarta kolejna dwunasto miesięczna umowa. Jest to tzw. automatyzm w zawieraniu umowy ubezpieczenia, choć łączy się z dodatkowym warunkiem, czyli opłaceniem pełnej i określonej w umowie składki ubezpieczeniowej. Prawa i obowiązki ubezpieczonego, w przypadku zbycia pojazdu, przechodzą na nabywcę pojazdu. Umowa ubezpieczenia ulega wówczas rozwiązaniu z upływem trzydziestego dnia od daty transakcji, nie później jednak niż z dniem zarejestrowania pojazdu na nabywcę, lub z chwilą zawarcia przez nabywcę nowej umowy ubezpieczenia OC, lub z okresem, na jaki umowa zbywcy była zawarta.

4. Techniczny rachunek ubezpieczeń grupy 3 i 10

Od roku 2007 ujemny wynik techniczny występował w grupie 10 (tabela 1), również ujemny był wynik techniczny w tej grupie ubezpieczeń po I półroczu 2010 r. (tabela 2). Z kolei wynik techniczny w grupie 3 był ujemny w 2009 r. (tabela 1), chociaż za pierwsze półrocze tego roku był dodatni (tabela 2), natomiast za pierwsze półrocze 2010 r. znów był ujemny (tabela 2).

Tabela 1. Techniczny rachunek ubezpieczeń grupy 3 i 10 w latach 2007-2009.

Rok	2007		2008		2009	
Grupa	3	10	3	10	3	10
Wyszczególnienie						
Składki przypisane brutto (mld zł)	4,74	6,21	5,21	7,01	4,89	7,13
Odszkodowania i świadczenia wypłacone brutto (mld zł)	2,78	4,32	3,11	4,84	3,63	5,27
Koszty akwizycji (mld zł)	0,76	0,76	0,91	0,88	0,90	0,96
Koszty administracyjne (mld zł)	0,51	0,69	0,48	0,69	0,47	0,73
Wynik techniczny (mld zł)	0,30	-0,14	0,44	-0,69	-0,086	-0,95

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych o rynku ubezpieczeń, Komisja Nadzoru Finansowego, www.knf.gov.pl. 16.11.2010.

Oznacza to, iż ubezpieczyciele ponoszą duże straty na tej działalności ubezpieczeniowej. Nic więc dziwnego, że niektóre towarzystwa ubezpieczeniowe postulują natychmiastowe podwyższenie składek w ubezpieczeniach komunikacyjnych [1].

Dotychczasowa wojna cenowa, wywołana głównie wejściem na rynek ubezpieczycieli typu „direct” (czyli ubezpieczycieli oferujących produkty ubezpieczeniowe zawierane za pomocą internetu lub telefonu), spowodowała obniżenie stawek ubezpieczeniowych poniżej kosztów ubezpieczenia. Do niedawna jednak większość ubezpieczycieli mogła rekompensować złe wyniki w komunikacji dobrymi wynikami w pozostałych ubezpieczeniach majątkowych i korporacyjnych. Jednak coraz częściej ubezpieczyciele mają też złe wyniki na tej działalności, głównie z powodu skutków narastających katastrof (powodzi, huraganów, itd.). Niemożliwa więc staje się dalsza kompensacja ujemnego wyniku na działalności finansowej w grupie 3 i 10 ubezpieczeń. Tym bardziej, iż z roku na rok rośnie częstość szkód i średnia wartość odszkodowania i świadczenia, więc składka nie może pozostawać na tym samym poziomie, a tym bardziej nie może spadać. W przypadku ubezpieczeń z grupy 3 składka przypisana brutto w pierwszym półroczu 2010 r. wzrosła w porównaniu do pierwszego półrocza 2009 r. o 1,91%, czyli o 0,047 mld zł, a w przypadku ubezpieczeń grupy 10 wzrosła w analogicznym

Tabela 2. Techniczny rachunek ubezpieczeń grupy 3 i 10 po I półroczu w latach 2007-2010.

Rok	2007		2008		2009		2010	
Grupa	3	10	3	10	3	10	3	10
Wyszczególnienie								
Składki przypisane brutto (w mld. zł)	2,32	3,06	2,67	3,44	2,47	3,61	2,52	3,67
Odszkodowania i świadczenia wypłacone brutto (w mld. zł)	1,35	1,95	1,49	0,23	1,67	2,74	1,94	2,73
Koszty akwizycji (w mld. zł)	0,36	0,35	0,43	0,41	0,45	0,46	0,45	0,46
Koszty administracyjne (w mld. zł)	0,23	0,32	0,29	0,32	0,21	0,34	0,21	0,34
Wynik techniczny (w mld. zł)	0,17	0,14	0,24	-0,13	0,12	-0,37	-0,24	-0,28

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych o rynku ubezpieczeń, Komisja Nadzoru Finansowego, www.knf.gov.pl. 16.11.2010.

okresie o 1,78%, czyli o 0,064 mld zł. Przypuszcza się, że tak małe wzrosty składki mogą wynikać z systematycznego spadku tempa sprzedaży nowych aut, jak również spadku importu pojazdów używanych, a także wprowadzenia do oferty ubezpieczeń auto-casco z ograniczonym zakresem ochrony ubezpieczeniowej, czyli tzw. minicasco, które charakteryzuje się niską ceną w porównaniu do tradycyjnego ubezpieczenia autocasco, zawiera też proste zasady ubezpieczenia, oraz zapewnia uproszczoną i szybką likwidację szkód.

Wzrastająca liczba i wartość odszkodowań w komunikacji wynika z kilku przyczyn. Po pierwsze, zmieniają się zachowania klientów, którzy kupują coraz młodsze samochody (średnio są o 3-4 lata młodsze niż jeszcze kilka lat temu), w efekcie nawet drobne uszkodzenia są zgłaszane jako szkody do ubezpieczyciela, co oznacza wzrost liczby szkód. Dotyczy to też samochodów nowych, gdzie już małe zarysowania są zgłaszane jako szkody. Po drugie, rośnie liczba kilometrów, jaką średnio kierowcy przejeżdżają, w dodatku wzrasta też przesadna wiara kierowców (szczególnie młodych) w swoje umiejętności, co w konsekwencji prowadzi do wzrostu liczby wykroczeń drogowych, a w efekcie końcowym do wzrostu prawdopodobieństwa wystąpienia szkód komunikacyjnych. Takie zachowania mogą być ograniczane przez wprowadzenie jednolitego systemu „Bonus-Malus”, który polega na wynagradzaniu kierowców za bezszkodową jazdę i karaniu za spowodowanie szkody. Każde towarzystwo ubezpieczeniowe, oferujące ubezpieczenia komunikacyjne, posiada własne tabele zniżek i zwyżek. Maksymalna wartość zniżek za bezszkodową jazdę może sięgnąć 60%. Jednakże skuteczność systemu będzie zapewniona tylko wówczas, gdy wszystkie towarzystwa ubezpieczeniowe będą szybko i sprawnie przekazywać dane na temat „swoich” ubezpieczonych kierowców. Niestety, wiele towarzystw ubezpieczeniowych nie chce przekazywać takich danych traktując je jako informacje poufne. Bez więc jednolitego systemu „Bonus-Malus” i rozwiązań prawnych, zobowiązujących ubezpieczycieli do pełnej współpracy, nie uda się wpłynąć na odpowiednie zachowania kierowców. Po trzecie, wzrastająca liczba odszkodowań i świadczeń w komunikacji wynika też ze stale wzrastającej przestępczości ubezpieczeniowej, w tym również w obszarze ubezpieczeń komunikacyjnych. Tylko wzajemna współpraca ubezpieczycieli oraz instytucji państwowych (w tym Policji) może przyczynić się do prowadzenia efektywnej profilaktyki dotyczącej oszustw ubezpieczeniowych oraz ułatwić działania służące wykrywaniu przestępstw i ich sprawców. Wymaga to zmian w prawie regulującym dostęp do tajemnicy ubezpieczeniowej oraz innych informacji wymaganych w działalności antyfraudowej [4].

5. Konieczne zmiany w ubezpieczeniach komunikacyjnych

Ceny polis komunikacyjnych powinny wzrosnąć w najbliższym czasie od 7 do 15%, a w ciągu kilku najbliższych lat nawet o 40-50% [4]. Dodatkowo bowiem na ich wysokość może wpłynąć sposób likwidacji szkód komunikacyjnych postulowany przez konsumentów, według których towarzystwa ubezpieczeń często zaniżają te koszty. Z punktu widzenia konsumenta najważniejszymi elementami w likwidacji szkód komunikacyjnych są: rzetelna wycena szkody, rzetelna rekonstrukcja zdarzenia i szybka likwidacja szkody, a w efekcie wypłata odszkodowania. W tym procesie najważniejszą rolę odgrywają zakłady ubezpieczeń, które często są sędziami we własnej sprawie i do tego nie zawsze sprawiedliwymi. Coraz częściej w likwidacji szkód biorą też udział różne instytucje – rzeczoznawcy, eksperci, biegli, policja, czasami prokuratura, sądy oraz kancelarie odszkodowawcze. Pomimo tak liczego udziału różnych instytucji i osób w procesie likwidacji szkody, 60-70% skarg do Rzecznika Ubezpieczonych dotyczy likwidacji szkód komunikacyjnych. Świadczy to o niedoskonałości obowiązującej obecnie metody likwidacji szkód. Zmiany wymagają jednak legislacyjnego rozwiązania. Próbę takiego rozwiązania podjął Rzecznik Ubezpieczonych [3]. Przede wszystkim proponuje się dokonać zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym [6] oraz w niektórych innych ustawach, na przykład w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK [8].

Zaproponowane zmiany dotyczą dwóch zagadnień – nowego uregulowania zawodu rzeczoznawcy samochodowego, dodając w ustawie – Prawo o ruchu drogowym – cały nowy rozdział pod tytułem „rzeczoznawstwo samochodowe” oraz wprowadzenia do polskiego modelu procesu likwidacji szkód komunikacyjnych, rozwiązań dających poszkodowanemu możliwość skorzystania z usług niezależnego eksperta oraz obowiązku pokrywania przez zakłady ubezpieczeń kosztów ponownych „weryfikacji opinii” rzeczoznawców samochodowych (ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK). Pozwoli to podnieść rangę rzeczoznawcy w trakcie postępowań odszkodowawczych prowadzonych przez zakłady ubezpieczeń oraz rangę ekspertyz rzeczoznawców w procesach sądowych. Dodatkowe obowiązki rzeczoznawców samochodowych, na przykład obowiązek stałego doskonalenia kwalifikacji zawodowych, obowiązek wykonywania swoich zadań zgodnie z przepisami prawa, standardami zawodowymi oraz zasadami etyki, pozwolą rzeczoznawcom samochodowym stać się zawodem zaufania publicznego. Rzecznik Ubezpieczonych proponuje również, aby rzeczoznawca podlegał obowiązkowemu ubezpieczeniu OC i ponosił odpowiedzialność zawodową, czego obecnie nie ma.

6. Podsumowanie

Ceny polis w ubezpieczeniach komunikacyjnych powinny wzrosnąć, aby przywrócić rentowność tej grupy ubezpieczeń. Choć zakłady ubezpieczeń łącznie wykazują już systematycznie ujemny wynik techniczny na działalności ubezpieczeniowej w grupach 3 i 10, to jednak niektóre z nich mają wynik dodatni i nie są skłonne podwyższać stawek ubezpieczeniowych, nawet w sytuacji, jeśli ten dodatni wynik w tych grupach zmniejsza się u nich z roku na rok. Bez porozumienia się zakładów ubezpieczeń może dalej trwać „wyniszczająca je wojna cenowa”, co w dłuższym okresie czasu i tak zakończy się to podwyżką stawek. Im więc szybciej nastąpi porozumienie co do wysokości stawek ubezpieczeniowych w grupach ubezpieczeń 3 i 10, tym szybciej nastąpi równowaga na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych. Musi się też zmienić proces likwidacji szkód, przede wszystkim w kierunku stworzenia dodatkowych możliwości dla poszkodowanego, ponieważ jeżeli zapewniona jest dobrowolność korzystania z bezpośredniej likwidacji szkód lub niezależnego rzeczoznawcy, poszkodowany będzie miał dodatkową szansę na szybsze uzyskanie odszkodowania. Zakład ubezpieczeń nie może też uzależniać zawarcie przez siebie umowy ubezpieczenia od tego, czy klient zgodzi się na konkretny system likwidacji szkody, czy nie. Do rozwiązania pozostaje też kwestia wprowadzenia obowiązkowego ubezpieczenia OC rzeczoznawców samochodowych. Przemawia za tym dość duża możliwość powstania znacznych szkód wskutek dokonania błędnej wyceny czy niewłaściwego określenia okoliczności wypadku. Z drugiej jednak strony wykupienie dobrowolnego ubezpieczenia OC rzeczoznawcy leży w jego własnym interesie, ponadto w Polsce jest dość dużo obowiązkowych ubezpieczeń OC, a dopełnienie tego obowiązku nie zawsze jest przestrzegane ze względu na brak konsekwencji prawnych oraz możliwości jego egzekwowania.

Bibliografia

- [1] Fuchs F. (2010); *Chcemy inwestować w ludzi*, „Gazeta Ubezpieczeniowa” nr 45 (604), s. 3.
- [2] Monkiewicz J. (red.), (2002); *Podstawy ubezpieczeń, tom II – produkty*, Poltext, Warszawa.
- [3] Rzecznik Ubezpieczonych, *Propozycja legislacyjna Rzecznika Ubezpieczonych w odniesieniu do rzeczoznawców samochodowych*, www.rzu.gov.pl. 18.11.2010.

- [4] Seminarium „*Współpraca Policji, zakładów ubezpieczeń i innych instytucji rynku ubezpieczeniowego w zakresie zapobiegania, ujawniania oraz zwalczania przestępczości ubezpieczeniowej*”, WSP Szczytno, 11-13.10.2010.

Źródła

- [5] Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. Nr 16, poz. 93, z późn.zm.)
- [6] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. 1997, Nr 98, poz. 602, wraz z póź. zm.)
- [7] Ustawa o działalności ubezpieczeniowej z dnia 22 maja 2003 r. (Dz.U. Nr 124, poz. 1151 z późn.zm.).
- [8] Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o *ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK* (Dz. U. Nr 124, poz. 1152).