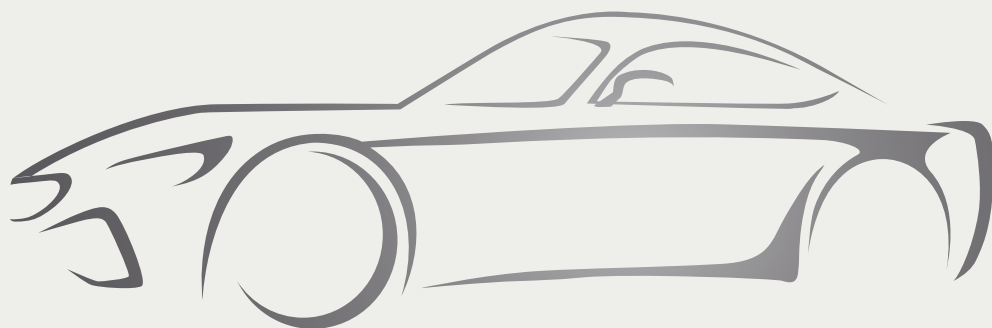

Justyna Witkowska

UBEZPIECZENIA
KOMUNIKACYJNE



Justyna Witkowska

UBEZPIECZENIA KOMUNIKACYJNE

Instytut Badań Gospodarczych

Olsztyn 2020

Recenzenci:

dr hab. Anna Bera, prof. US

dr hab. Bożena Kołosowska, prof. UMK

Skład, łamanie i projekt okładki (na podstawie Adobe Stock):

Ilona Pietryka

© Copyright by Instytut Badań Gospodarczych

ISBN 978-83-65605-20-7

DOI: 10.24136/eep.mon.2020.4

Instytut Badań Gospodarczych
ul. ks. Roberta Bilitewskiego, nr 5, lok. 19
10-693 Olsztyn, Poland

biuro@badania-gospodarcze.pl
www.badania-gospodarcze.pl

Spis treści

Wykaz skrótów	5
Wstęp	7
Rozdział 1. Istota i zakres ubezpieczeń komunikacyjnych	11
1.1. Definicje i podział ubezpieczeń komunikacyjnych	11
1.2. Rozwój ubezpieczeń na świecie	17
1.3. Geneza ubezpieczeń w Polsce	18
1.4. Rys historyczny ubezpieczeń komunikacyjnych	19
Rozdział 2. Ocena ubezpieczeń komunikacyjnych	23
2.1. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC p.p.m.)	23
2.2. Ubezpieczenie Autocasco (AC)	32
2.3. Ubezpieczenie Następstw Nieszczęśliwych Wypadków (NNW)	38
2.4. Ubezpieczenie Assistance	41
2.5. Zielona Karta	45
2.6. Ubezpieczenie graniczne	46
2.7. Inne ubezpieczenia komunikacyjne	47
Rozdział 3. Bezpieczeństwo na polskich drogach	55
3.1. Pojęcia związane z wypadkami	55
3.2. Wypadki drogowe i ich skutki	56
3.3. Okoliczności wypadków drogowych	61
3.4. Przyczyny wypadków	65

Rozdział 4. Rynek ubezpieczeń komunikacyjnych	69
4.1. Zasady funkcjonowania rynku ubezpieczeniowego	69
4.2. Zakłady ubezpieczeń oferujące ubezpieczenia komunikacyjne — OC p.p.m. i AC	71
4.3. Udział ubezpieczeń komunikacyjnych w składce przypisanej brutto	74
4.4. Udział odszkodowań i świadczeń wypłaconych brutto z ubezpieczeń komunikacyjnych	78
4.5. Szkody w ubezpieczeniach komunikacyjnych	80
4.6. Wynik techniczny z ubezpieczeń komunikacyjnych	83
Rozdział 5. Instytucje rynku ubezpieczeniowego	87
5.1. Komisja Nadzoru Finansowego (KNF)	87
5.2. Polska Izba Ubezpieczeń (PIU)	89
5.3. Rzecznik Finansowy (RzF)	91
5.4. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (UFG)	97
5.5. Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (PBUK)	103
Rozdział 6. Przestępczość na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych	107
6.1. Przestępczość ubezpieczeniowa — definicje	107
6.2. Metody i przeciwdziałanie przestępczości ubezpieczeniowej	109
6.3. Wpływ przestępstw ubezpieczeniowych na sytuację na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych	110
Podsumowanie	113
Bibliografia	117
Spis rysunków	129
Spis tabel	131

Wykaz skrótów

AC	–	ubezpieczenie Autocasco
CEA	–	The European Insurance and Reinsurance Federation
CEPIK	–	Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców
Dział I	–	ubezpieczenia na życie
Dział II	–	pozostałe ubezpieczenia osobowe oraz ubezpieczenia majątkowe
EFTA	–	Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu
k.c.	–	kodeks cywilny
KNF	–	Komisja Nadzoru Finansowego
KNUiFE	–	Komisja Nadzoru Ubezpieczeń i Funduszy Emerytalnych
NNW	–	ubezpieczenie Następstw Nieszczęśliwych Wypadków
OC	–	ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej
OC p.p.m.	–	ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych
ONZ	–	Organizacja Narodów Zjednoczonych
OWU	–	ogólne warunki ubezpieczeń
PBUK	–	Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych
PIU	–	Polska Izba Ubezpieczeń
PZU	–	Powszechny Zakład Ubezpieczeń
PZUW	–	Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych
RzF	–	Rzecznik Finansowy
S.A.	–	spółka akcyjna
TUW	–	towarzystwo ubezpieczeń wzajemnych
UFG	–	Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny

Wstęp

W życiu każdego człowieka ubezpieczenia mają duże znaczenie. To one umożliwiają zaspokajanie potrzeby bezpieczeństwa klientów. Służą zabezpieczeniu osób oraz ich mienia, które dla konsumentów stanowi bardzo cenny majątek. Ryzyko przekazywane przez klienta przyjmują na siebie zakłady ubezpieczeń¹. Ubezpieczyciele prześcigają się zakresem ochrony ubezpieczeniowej. Obecnie na rynku dostępnych jest wiele interesujących ofert ubezpieczeniowych, dzięki którym konsument ma możliwość swobodnego wyboru.

Wśród ofert zakładów ubezpieczeń ważne miejsce zajmują ubezpieczenia komunikacyjne. Rynek ubezpieczeń komunikacyjnych pod względem przypisu składki, wypłaty odszkodowań i świadczeń ma największy udział w całym rynku ubezpieczeń zarówno w Polsce, jak też w wielu innych państwach. Jedną z ważnych gałęzi rozwoju państwa jest transport i motoryzacja. To właśnie wzrost liczby pojazdów powoduje większe zapotrzebowanie na ubezpieczenia komunikacyjne.

Celem publikacji jest wieloaspektowa analiza ubezpieczeń komunikacyjnych w świetle prezentacji ich specyfiki, produktów, bezpieczeństwa na polskich drogach, roli instytucji finansowych odnoszących się do ubezpieczeń komunikacyjnych oraz zagadnień dotyczących przestępczości ubezpieczeniowej.

Ubezpieczenia komunikacyjne zapewniają ochronę przed następstwami wypadków, kolizji, jak również innych uszkodzeń pojazdów mechanicznych, których skutkiem są różnego rodzaju straty materialne i osobowe. Posiadanie produktów ubezpieczeń komunikacyjnych jest bardzo ważne ze względu na poczucie bezpieczeństwa oraz wsparcie, które zapewnia ubezpieczyciel.

Na polskich drogach porusza się ponad 31 mln pojazdów mechanicznych, które każdego roku biorą udział w tysiącach wypadków oraz dziesiątkach tysięcy kolizji. Następstwa takich zdarzeń powodują wiele strat. Dzięki posiadaniu ubezpieczeń komunikacyjnych odpowiedzialność za spowodowanie wypadku z właściciela przenoszona jest na zakład ubezpieczeń.

¹ W publikacji pojęcia: zakład ubezpieczeń, towarzystwo ubezpieczeń, ubezpieczyciel są stosowane zamiennie.

Opracowanie składa się z sześciu rozdziałów, w których zaprezentowano istotę ubezpieczeń komunikacyjnych. Pierwszy rozdział zawiera podstawowe definicje dotyczące rynku ubezpieczeniowego i jego klasyfikację. Omówiono rozwój ubezpieczeń na świecie oraz w Polsce, a także historię ubezpieczeń komunikacyjnych.

W drugim rozdziale skupiono się na przedstawieniu produktów ubezpieczeń komunikacyjnych, do których zalicza się: obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów (OC p.p.m.) oraz dobrowolne ubezpieczenie Autocasco (AC), ubezpieczenie Assistance, ubezpieczenie Następstw Nieszczęśliwych Wypadków (NNW), a także ubezpieczenie Zielona Karta i ubezpieczenie graniczne oraz inne ubezpieczenia takie jak, np.: ubezpieczenie bagażu czy opon.

Kolejny rozdział porusza kwestię bezpieczeństwa na polskich drogach. Wypadki i kolizje drogowe oraz ich okoliczności i przyczyny wpływają w bardzo dużym stopniu na poziom bezpieczeństwa na drogach oraz uświadamiają klientom potrzebę posiadania ubezpieczenia komunikacyjnego.

Rynek ubezpieczeń komunikacyjnych został opisany w czwartym rozdziale książki. Szczególną uwagę zwrócono na zasady funkcjonowania tego rynku, przedstawiono zakłady ubezpieczeń oferujące ubezpieczenia komunikacyjne, udział ubezpieczeń komunikacyjnych w składce przypisanej brutto oraz wypłaconych odszkodowaniach i świadczeniach. Poruszono także kwestie związane ze szkodami oraz wynikiem technicznym ubezpieczycieli.

Ważną pozycję na polskim rynku ubezpieczeń komunikacyjnych zajmują instytucje nadzorujące i wspomagające ten rynek. Ich zadania skupiają się na wydawaniu pozwoleń na prowadzenie działalności ubezpieczeniowej, prowadzeniu rejestrów, udzielaniu porad. W wielu sprawach są one pośrednikami pomiędzy towarzystwami ubezpieczeń a innymi podmiotami oraz mediatorami pomiędzy klientami a ubezpieczycielami w przypadku sporów. Wśród tych instytucji wyróżnia się przede wszystkim: Komisję Nadzoru Finansowego (KNF), Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (UFG), Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (PBUK), Polską Izbę Ubezpieczeń (PIU) oraz Rzecznika Finansowego (RzF). Ten aspekt ukazano w następnym rozdziale publikacji.

Książkę zamyka rozdział poświęcony przestępczości na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych. Wagi działań mających na celu przeciwdziałanie przestępstwom nie trzeba podkreślać, ale warto pokazać metody przeciwdziałania czynom niedozwolonym.

Klienci, ich potrzeby i zachowania determinują działania każdego rynku, także rynku ubezpieczeń komunikacyjnych. Potrzeba posiadania ubezpieczenia ma wpływ na zachowanie konsumenta. Właściwe zaspokojenie potrzeb klientów przynosi ubezpieczycielowi usatysfakcjonowanych i lojalnych konsumentów, którzy dodatkowo będą polecali zakład innym osobom. Z marketingowego punktu widzenia poznanie czynników mających wpływ na decyzje klientów i podjęcie odpowiednich działań pozwala towarzystwom ubezpieczeń dostosowywać produkty do indywidualnych preferencji klientów, a tym samym zapewnić sobie sukces na dynamicznie zmieniającym się rynku.

Książka kierowana jest do szerokiego grona odbiorców, w szczególności do studentów uczelni ekonomicznych na kierunku finanse i rachunkowość, ekonomii, czy też zarządzania, słuchaczy różnych studiów podyplomowych, praktyków rynku ubezpieczeń, badaczy

zajmujących się problematyką usług ubezpieczeń komunikacyjnych i wszystkich, którzy pragną zdobyć czy też pogłębić wiedzę z tego obszaru.

Opracowanie przedstawia stan prawny na dzień 30 września 2020 r.

Rozdział 1. Istota i zakres ubezpieczeń komunikacyjnych

1.1. Definicje i podział ubezpieczeń komunikacyjnych

Ubezpieczenia zajmują ważną pozycję w sferze usług finansowych, do których zalicza się usługi rynku bankowego, kapitałowego, emerytalnego, inwestycyjnego, płatniczego oraz ubezpieczeniowego.

Poziom rozwoju rynku ubezpieczeń jest uzależniony od poziomu rozwoju gospodarki¹. T. Bednarczyk podkreśla, iż towarzystwa ubezpieczeń prowadzą jednocześnie swoją działalność na rynku usług ubezpieczeniowych i finansowych, posługując się przy tym dwoma podstawowymi mechanizmami gospodarczymi, tj. ubezpieczaniem i inwestowaniem, gdzie zauważalne jest wzajemne ich uzupełnianie i przenikanie się. W przypadku rynku ubezpieczeniowego zakłady ubezpieczeń pełnią funkcje: „redukcji niepewności i ryzyka, transferu i finansowania ryzyka, dywersyfikacji ryzyka, promowania racjonalnego zarządzania ryzykiem (prewencji, redukcji wpływu sytuacji kryzysowych na poziomie mikro)”. Z kolei na rynku finansowym „występują w roli aktywnych inwestorów instytucjonalnych oraz producentów i dostawców określonych instrumentów dla potrzeb tego rynku (ubezpieczeniowe instrumenty pochodne, ubezpieczeniowe instrumenty sekurytyzacyjne itp.)”. A więc w przypadku całego sektora finansowego zajmują się: „akumulacją kapitału produkcyjnego w gospodarce, transformacją oszczędności w inwestycje, ograniczaniem ryzyka (zwłaszcza ryzyka płynności), efektywną alokacją kapitału”². Dodatkowo należy podkreślić wpływ ubezpieczeń na działalność przedsiębiorstw³.

¹ Różycki, P. (2013). *Zarys historii ubezpieczeń*. W: Iwanicz-Drozdowska, M. (red.). *Ubezpieczenia*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, s. 50.

² Bednarczyk, T.H. (2010). *Powiązania sektora ubezpieczeń z systemem finansowym i sferą realną gospodarki*. „Wiadomości Ubezpieczeniowe”, nr 4, s. 115.

³ Por. Kita, M., Kołosowska, B. (2015). *Zarządzanie kontynuacją działania w przedsiębiorstwach produkcyjnych działających w Polsce*. „Studia Oeconomica Posnaniensia”, nr 11, ss. 52–66.

Towarzystwa ubezpieczeń funkcjonują w otoczeniu, które nieustannie ulega zmianom. Zmiany te wymagają ciągłego monitorowania rynku i dostosowywania do niego swojej działalności. Perturbacje na rynkach finansowych mają wpływ na bieżące regulowanie zobowiązań ubezpieczycieli, a ich płynność finansowa może być zagrożona⁴. Znaczna część ekonomistów uważa, że kondycja rynku ubezpieczeniowego jest odbiciem ogólnych procesów makroekonomicznych zachodzących w gospodarce⁵. Ponadto należy także wziąć pod uwagę specyfikę działalności ubezpieczeniowej, w której cykl produkcyjny jest inny i nie do końca można przewidzieć, czy szkoda wystąpi i czy zakład wypłaci odszkodowanie lub świadczenie⁶.

Przez **umowę ubezpieczenia** zgodnie z artykułem 805 §1–2 k.c.⁷ ubezpieczyciel zobowiązuje się, w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa, spełnić określone świadczenie w razie zajścia przewidzianego w umowie wypadku, a ubezpieczający zobowiązuje się zapłacić składkę. Świadczenie ubezpieczyciela polega natomiast w szczególności na zapłacie: przy ubezpieczeniu majątkowym — określonego odszkodowania za szkodę powstałą wskutek przewidzianego w umowie wypadku, natomiast przy ubezpieczeniu osobowym — umówionej sumy pieniężnej, renty lub innego świadczenia w razie zajścia przewidzianego w umowie wypadku w życiu osoby ubezpieczonej.

„Z punktu widzenia jednostki (osoby, przedsiębiorstwa) ubezpieczeniowa ochrona przed szkodami jest usługą finansową ubezpieczyciela, która umożliwia zastąpienie niepewnej dużej straty finansowej — małym pewnym kosztem”⁸. Ubezpieczenia są obecne w życiu poszczególnych osób, przedsiębiorstw, instytucji. Mogą być one klasyfikowane na przykład ze względu na: rodzaj ubezpieczeń, swobodę zawierania umów, zakres ochrony. Produkty ubezpieczeniowe chronią konsumentów przede wszystkim przed negatywnymi skutkami zdarzeń. W piśmiennictwie znajduje się wiele definicji ubezpieczenia. Ubezpieczenie traktowane jest jako instytucja, instrument, umowa czy też urządzenie lub regulator, a także ryzyko⁹.

J. Łazowski definiuje **ubezpieczenie** jako urządzenie gospodarcze, które służy pokryciu przyszłych potrzeb majątkowych wywołanych przez zdarzenia losowe¹⁰. E. Kowalewski

⁴ Lisowski, J., Stępień, J. (2013). *Zarządzanie płynnością zakładu ubezpieczeń w warunkach perturbacji na rynkach finansowych*. Warszawa: Poltext, s. 10.

⁵ Stempel, R. (2013). *Ubezpieczenia inżynierijno-techniczne*. Olsztyn: Uniwersytet Warmińsko-Mazurski, s. 9.

⁶ Por. Ronka-Chmielowiec, W. (red.). (2004). *Zarządzanie finansami w zakładach ubezpieczeń*. Bydgoszcz–Wrocław: Oficyna Wydawnicza Branta, s. 9.

⁷ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. *Kodeks cywilny* (Dz.U. 1964, nr 16, poz. 93 z późn. zm.), art. 805.

⁸ Hadyniak, B. (2010). *Ubezpieczenie jako urządzenie finansowe*. W: Handschke, J., Monkiewicz, J. (red.). *Ubezpieczenia, podręcznik akademicki*. Warszawa: Wydawnictwo Poltext, s. 45.

⁹ Por. Jedynak, T. (2013). *Istota, funkcje, zasady i klasyfikacja ubezpieczeń*. W: Sułkowska, W. (red.). *Współczesne ubezpieczenia gospodarcze*. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, s. 58.

¹⁰ Por. Nowotarska-Romaniak, B. (1996). *Marketing usług ubezpieczeniowych*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, s. 15.

określa ubezpieczenie jako umowę między zakładem ubezpieczeń, a jego klientem, w której obie strony zobowiązują się do spełnienia określonych warunków. Na podstawie zawartej umowy ubezpieczony, po zapłacie odpowiedniej składki, ma zagwarantowaną przez ubezpieczyciela wypłatę odszkodowania lub innego świadczenia w przypadku zajścia określonego wydarzenia. A. Banasiński mówi o ubezpieczeniu jako regulatorze mechanizmów gospodarczych zakłócanych różnymi zdarzeniami losowymi. W. Sułkowska ujmuje ubezpieczenie jako mechanizm umożliwiający zamianę niepewnej, lecz wielkiej straty, czyli zdarzenia losowego, niewielką, lecz pewną stratą — składką ubezpieczeniową¹¹. B. Hadyniak określa ubezpieczenie jako urządzenie, poprzez które ubezpieczyciel przejmuje ryzyko od ubezpieczonego. Dzięki opłacanej składce zakłady ubezpieczeń biorą na siebie niebezpieczeństwo negatywnych skutków zdarzeń¹².

Ubezpieczenie jest ukazywane jako jedno z wielu narzędzi wykorzystywanych w zarządzaniu ryzykiem. Każdy aspekt ubezpieczenia jest silnie skorelowany z teorią ryzyka¹³, a sami ubezpieczyciele są grupą podmiotów, którzy specjalizują się w podziale ryzyka¹⁴. Klienci za udziałną przez ubezpieczycieli (zakłady przyjmujące ryzyko) ochronę płacą **składkę ubezpieczeniową** tworzącą specjalny fundusz, z którego później wypłacane są odszkodowania i świadczenia. Właściwa kalkulacja składki odgrywa istotną rolę w funkcjonowaniu towarzystwa ubezpieczeń, służą temu metody matematyczne, w tym rachunek prawdopodobieństwa¹⁵.

Składka ubezpieczeniowa to podstawowe źródło środków finansowych, które są niezbędne do zapewnienia ochrony ubezpieczeniowej¹⁶. Wysokość składki ubezpieczeniowej jest odzwierciedleniem ceny usługi. Na jej wysokość wpływ mają: koszty odszkodowań i świadczeń, koszty akwizycji oraz koszty administracyjne. W przypadku ubezpieczeń obowiązkowych zakłady ubezpieczeń zgodnie z ustawą nie mogą ustalać składki poniżej kosztów ochrony ubezpieczeniowej¹⁷.

Ważnym aspektem ubezpieczeń są **ogólne warunki ubezpieczenia** (OWU), które kształtują produkt ubezpieczeniowy. Określają one¹⁸: zakres ochrony ubezpieczeniowej, przedmiot ubezpieczenia, prawa i obowiązki stron uczestniczących w umowie ubezpieczenia, kwestie związane ze szkodami i wypłatą odszkodowania lub świadczenia. OWU dla

¹¹ Sułkowska, W. (2001). *Ubezpieczenia: zagadnienia podstawowe*. Kraków: Oficyna Wydawnicza TEXT, s. 32.

¹² Por. Jedynak, T. (2013). *Istota, funkcje...*, s. 58.

¹³ Williams, Jr., C. A., Smith, M. L., Young, P.C. (2002). *Zarządzanie ryzykiem a ubezpieczenia*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN, ss. 346–347.

¹⁴ Treder, H. (2007). *Rozwój polskiego rynku ubezpieczeń gospodarczych w warunkach integracji europejskiej*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, s. 36.

¹⁵ Szkarłat, A. (2007). *Funkcje, zasady i kwalifikacja ubezpieczeń*. W: Sułkowska, W. (red.). *Ubezpieczenia*. Kraków: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, s. 27.

¹⁶ Hadyniak, B. (2010). *Ubezpieczenie jako...*, s. 55.

¹⁷ Por. Kwiecień, I. (2010). *Ubezpieczenia w zarządzaniu ryzykiem działalności gospodarczej*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck, s. 196.

¹⁸ Por. Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz.U. 2015, poz. 1844), art. 16.

ubezpieczeń dobrowolnych ustala zakład ubezpieczeń indywidualnie, co dla klienta oznacza, że w każdym zakładzie warunki są inne. Natomiast w przypadku ubezpieczeń obowiązkowych zakres OWU jest ustalony w ustawie. W tym przypadku w każdym towarzystwie ubezpieczeń zakres ochrony ubezpieczeniowej jest taki sam¹⁹. Dodatkowo dla przejrzystości warunków ustawodawca zobowiązał ubezpieczycieli do publikacji OWU na ich stronach internetowych²⁰ oraz przygotowania dokumentu zawierającego informacje o produkcie ubezpieczeniowym.

W **klasyfikacji ubezpieczeń** stosuje się wiele kryteriów: podmiot czy przedmiot ubezpieczenia, długość stosunku ubezpieczeniowego, stopień swobody zawierania polisy ubezpieczeniowej, zakres obowiązywania, zakres ochrony ubezpieczeniowej.

W kodeksie cywilnym²¹ znajduje się podział ubezpieczeń gospodarczych na ubezpieczenia majątkowe i osobowe. Ubezpieczenia majątkowe dotyczą mienia, interesu majątkowego, który nie jest sprzeczny z prawem i daje się ocenić w pieniądzu²². Z kolei ubezpieczenia osobowe odnoszą się do życia lub dożycia odpowiedniego wieku przez ubezpieczonego, zdrowia, zdolności do pracy, lub śmierci na skutek nieszczęśliwego wypadku²³.

W ustawie o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej²⁴ występuje podział ubezpieczeń na dwa działy:

- dział I — ubezpieczenia na życie, który obejmuje 5 grup (ubezpieczenia na życie, posagowe i zaopatrzenia dzieci, na życie związane z ubezpieczeniowym funduszem kapitałowym, rentowe, wypadkowe i chorobowe),
- dział II — pozostałe ubezpieczenia osobowe oraz ubezpieczenia majątkowe, składający się z 18 grup, które dzielą się na ubezpieczenia wypadkowe i chorobowe, ubezpieczenia komunikacyjne, ubezpieczenia majątkowe, ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, ubezpieczenia finansowe, transportowe i inne.

Analizując inne kryterium można wyodrębnić ubezpieczenia dobrowolne oraz ubezpieczenie obowiązkowe. Ubezpieczenia obowiązkowe są regulowane przez akty prawne, które nakładają na poszczególne osoby przymus ich posiadania wynikający z konkretnej sytuacji. Są one ustanawiane jako powszechne w celu uniknięcia ryzyka, które jest niebezpieczne dla jednostki, jak i dla całego społeczeństwa. Z kolei ubezpieczenia dobrowolne są nabywane przez społeczeństwo bez jakiegokolwiek przymusu i ingerencji państwa, warunki

¹⁹ Por. Kowalewski, E. (2004). *Jak powinny wyglądać nowe OWU?* „Prawo, Ubezpieczenia, Reasekuracja”, nr 1, s. 24–30; Szczepańska-Bębenek, M. (2005). *Problematyka wzorców umownych w ogólnych warunkach ubezpieczenia*. „Wiadomości Ubezpieczeniowe”, nr 3–4, s. 3.

²⁰ Ziemak, M., P. (2015). *Zawieranie i wykonywanie umów ubezpieczenia w świetle projektu ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej. Wybrane zagadnienia*. „Wiadomości Ubezpieczeniowe”, nr 1, s. 20.

²¹ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. *Kodeks cywilny*...

²² Ibidem, art. 821–828.

²³ Ibidem, art. 829–834.

²⁴ Ustawa z dnia 11 września 2015 r. *o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej* (Dz.U. 2015, poz. 1844), załącznik.

są przedmiotem ustaleń ubezpieczonego i ubezpieczyciela²⁵. Na podstawie takiego kryterium dokonuje się także klasyfikacji ubezpieczeń komunikacyjnych.

W literaturze znajduje się wiele różnych sformułowań dotyczących **ubezpieczeń komunikacyjnych**. Można je zdefiniować jako wszelkiego rodzaju ubezpieczenia dotyczące pojazdów samochodowych²⁶, które, na mocy prawa, określa się mianem „pojazdu silnikowego, którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25km/h”²⁷. W innej definicji znaleźć można podkreślenie znaczenia nie tyle pojazdu, co jego posiadacza (kierującego). W piśmiennictwie pojawia się także określenie alternatywne do wyżej omówionego, a mianowicie ubezpieczenie samochodowe. Stosuje się je zamiennie, chociaż można w nim znaleźć pewne słabe strony. Analizując ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej, bez wątplenia odnosi się ono do posiadacza/kierującego. Jednak ubezpieczenie to powiązane jest ze szkodami wyrządzonymi przez pojazd lub jego ruch²⁸. Ubezpieczenia komunikacyjne to wszystkie rodzaje ubezpieczeń, które związane są z pojazdami mechanicznymi, a przede wszystkim z posiadaczami tych pojazdów²⁹.

W ustawie o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej³⁰ ubezpieczenia komunikacyjne znajdują się w dziale II, w grupach 3 i 10. Grupa 3 to ubezpieczenia casco, które związane są z uszkodzeniami, zniszczeniami, kradzieżą. Przedmiotem ubezpieczenia jest pojazd ze standardowym wyposażeniem, lecz istnieje możliwość zabezpieczenia dodatkowego sprzętu po zapłaceniu dodatkowej składki. W grupie 10 znajdują się wszelkiego rodzaju ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (OC). W przypadku wyrządzenia szkody związanej z ruchem pojazdu osoba, która wykupiła takie ubezpieczenie ma zagwarantowane, że zniszczenia, których zakres jest zawarty w umowie ubezpieczeniowej, pokryje zakład ubezpieczeń, a nie sprawca. Do ubezpieczeń komunikacyjnych można także zaliczyć produkt z grupy 18 działu II — ubezpieczenie świadczenia pomocy na korzyść osób, które popadły w trudności w czasie podróży lub podczas nieobecności w miejscu zamieszkania (tzw. Assistance), który niejednokrotnie jest rozszerzeniem oferty podstawowej danego ubezpieczyciela lub stanowi część pakietu ubezpieczeń komunikacyjnych³¹.

²⁵ Jedynak, T. (2013). *Istota, funkcje...*, s. 63.

²⁶ Płonka, M., Wieteska, S., Szymańska, A., Adamska-Mieruszevska, J., Bak, J., Grzebieniak, A., Jedynak, T., Mosionek-Schweda, M., Pieńkowska-Kamieniecka, S., Witkowska, J. (2018). *Ubezpieczenia — współczesne trendy i wyzwania*. Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, s. 125.

²⁷ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz.U. 1997, nr 98, poz. 602 z późn. zm.), art. 2.

²⁸ Wąsiewicz, A. (1996). *Ubezpieczenia komunikacyjne z uwzględnieniem zmian obowiązujących od 1995 roku*. Bydgoszcz: Oficyna Wydawnicza Branta, ss. 14–15.

²⁹ Malina, P. (2014). *Ubezpieczenia komunikacyjne na przykładzie OC i AC*. „TH!NK”, nr 1(17), s. 81.

³⁰ Ustawa z dnia 11 września 2015 r. *o działalności ubezpieczeniowej...*, załącznik.

³¹ Grzebieniak, A. (2010). *Ubezpieczenia komunikacyjne — czas na zmiany*. „Rocznik Naukowy Wydziału Zarządzania w Ciechanowie”, z. 1–4, ss. 93–95.

Ze względu na przypis składki, wypłatę odszkodowań oraz różnego rodzaju świadczeń udział ubezpieczeń komunikacyjnych w dziale II jest bardzo duży³². Ubezpieczenia komunikacyjne łączą wszystkie ubezpieczenia związane z pojazdami samochodowymi tzn. samochody osobowe, autobusy, samochody ciężarowe, motocykle, motorowery oraz ciągniki. Do ubezpieczeń komunikacyjnych zalicza się:

- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC p.p.m.),
- ubezpieczenie Autocasco (AC),
- ubezpieczenie Assistance,
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w ruchu zagranicznym tzw. „Zielona Karta”,
- ubezpieczenie graniczne,
- ubezpieczenie Następstw Nieszczęśliwych Wypadków (NNW),
- inne (ubezpieczenie opon, bagażu).

Ubezpieczenia komunikacyjne zostały uregulowane wieloma przepisami w prawie krajowym, ale też na poziomie unijnym. Stworzenie systemu wspólnych zasad, które chronią ofiary wypadków drogowych jest głównym celem prawodawstwa UE³³. Do ustaw, które regulują polski rynek ubezpieczeń komunikacyjnych zalicza się:

- Ustawę z 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych³⁴,
- Ustawę z 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej³⁵,
- Ustawę z dnia 15 grudnia 2017 roku o dystrybucji ubezpieczeń³⁶,
- Ustawę z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny³⁷,

³² Por. Witkowska, J. (2009). *Ubezpieczenia komunikacyjne*. W: Kucka, E. (red.). *Ubezpieczenia gospodarcze i społeczne*. Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, s. 195.

³³ Oleszczak, J. (2020). *Pasażer jako ubezpieczony w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych — konsekwencje wyroku TSUE w sprawie C-648/17 BTA Baltic Insurance Company*. „Wiadomości Ubezpieczeniowe”, nr 1, s. 38; Por. Maślak, D. (2006). *Wzmocnienie jednolitego rynku ubezpieczeń w zakresie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych — kierunki zmian stanu prawnego*. W: Wieteska, S. (red.). *Ubezpieczenia*. Lublin: Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, ss. 31–39.

³⁴ Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. 2003, nr 124, poz. 1152 z późn. zm.).

³⁵ Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej...

³⁶ Ustawa z dnia 15 grudnia 2017 r. o dystrybucji ubezpieczeń (Dz.U. 2017, poz. 2486 z późn. zm.).

³⁷ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. *Kodeks cywilny*..., art. 805–834.

- Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności³⁸.

1.2. Rozwój ubezpieczeń na świecie

W literaturze związanej z tematyką ubezpieczeń brak jest zgodności, co do początków ubezpieczenia. Sytuacja ta wynika z różnego definiowania ubezpieczeń uwzględniając ich charakter prawny, gospodarczy czy techniczny. Upatruje się początków ubezpieczenia już w czasach starożytnych³⁹.

A. Banasiński dokonał podziału etapów historycznego rozwoju idei ubezpieczeń uzależniając rolę oraz funkcje ubezpieczeń od zmian zachodzących w gospodarce na cztery okresy⁴⁰:

- okres I — od czasów najdawniejszych do końca XV wieku — obejmuje ubezpieczenia wzajemne przedkapitalistyczne,
- okres II — od XVI wieku do połowy XIX wieku — dotyczy ubezpieczeń typu kapitalistycznego,
- okres III — druga połowa XIX wieku i początek XX wieku — to ubezpieczenia w rozwiniętym ustroju kapitalistycznym,
- okres IV — od połowy XX wieku — obejmuje przejściowy rozwój ubezpieczeń typu socjalistycznego w niektórych państwach europejskich (m.in. w Polsce) oraz rozwój nowych form ubezpieczeń dostosowanych do rozwijającej się gospodarki rynkowej.

Początki ubezpieczenia zauważalne są we wspólnym ponoszeniu ryzyka. „Od najdawniejszych czasów ludzie starali się przeciwdziałać powstawaniu i skutkom niekorzystnych zdarzeń losowych”⁴¹. Już w czasach starożytnych organizowano zrzeczenia, których celem było rozłożenie prawdopodobieństwa poniesienia straty. Czasy Hammurabiego, wielkie wyprawy, dalej pożyczki morskie, pomoc materialna członkom wspólnot na wypadek nieszczęść, zakładanie tzw. gild kupieckich czy rzemieślniczych, kas i bractw czeladniczych, związki chłopskie, które przekształciły się później w zrzeczenia zwane kasami ogniowymi to pierwszy etap rozwoju ubezpieczeń przedkapitalistycznych. Kolejny okres to rozwój ubezpieczeń typu kapitalistycznego, gdzie zauważany jest już handlowy charakter ubezpieczeń. W wielu państwach powstają publicznoprawne zakłady ubezpieczeń. Dalsza koncentracja działalności ubezpieczeniowej, do tego interwencjonizm państwowy, wzrost znaczenia lo-

³⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz.U. UE 2009, L 263/11).

³⁹ Sangowski, T. (red.). (2000). *Ubezpieczenia gospodarcze*. Warszawa: Poltext, s. 297.

⁴⁰ Banasiński, A. (1996). *Ubezpieczenia gospodarcze*. Warszawa: Poltext, ss. 18–19.

⁴¹ Obstawski, Z. (2005). *Propedeutyka rynku usług ubezpieczeniowych*. Szczecin: Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, s. 11.

kat funduszy ubezpieczeniowych, podział ubezpieczeń na majątkowe, osobowe, społeczne to cechy trzeciego okresu rozwoju ubezpieczeń. Ostatni okres można podzielić na dwa: pierwszy z nich kojarzony jest z socjalistycznymi ubezpieczeniami i państwowymi zakładami ubezpieczeń, drugi z wolną konkurencją na rynku ubezpieczeniowym, nowymi towarzystwami i produktami⁴².

1.3. Geneza ubezpieczeń w Polsce

Na XV wiek datowany jest początek rozwoju ubezpieczeń w Polsce. Działalność kas i spółek brackich na Górnym Śląsku zainicjowała pierwsze formy ubezpieczeń od wypadków⁴³. W czasach zaborów rozwój ubezpieczeń na ziemiach polskich przebiegał odmiennie na terenach każdego z nich. W zaborze pruskim odnotowano największy stopień rozwoju ubezpieczeń. Tu powstawały pierwsze zakłady ubezpieczeń mające charakter publiczno-prawny, zwane socjetami.

Dekretem Fryderyka Wilhelma z dnia 21 kwietnia 1803 roku powołano Towarzystwo Ogniove dla Miast w Prusach Południowych, a rok później 9 kwietnia 1804 roku Towarzystwo Ogniove Wiejskie Prowincji Prus Południowych. Zakłady te stanowiły podstawę późniejszych organizacji ubezpieczeniowych w Królestwie Polskim i Wielkim Księstwie Poznańskim⁴⁴.

Okres I wojny światowej przyniósł ograniczenia w działalności ubezpieczeniowej. Po odzyskaniu niepodległości nastąpił rozwój zakładów ubezpieczeń⁴⁵. W Polsce w 1938 roku funkcjonowało 15 towarzystw ubezpieczeń w formie spółek akcyjnych, 52 w formie Towarzystw Ubezpieczeń Wzajemnych, 6 zagranicznych towarzystw i 6 publicznych, w sumie 79 zakładów⁴⁶. Po II wojnie światowej, w związku z sytuacją polityczną, zlikwidowano zagraniczne zakłady ubezpieczeń i większość zakładów prywatnych. Decyzją dekretów rządowych z 3 stycznia 1947 roku działalność ubezpieczeniową mogły prowadzić tylko państwowe, publiczno-prawne i spółdzielcze zakłady ubezpieczeń, za zgodą Ministra Skarbu. Ustawa z dnia 28 marca 1952 roku⁴⁷ upaństwowiła wszystkie zakłady ubezpieczeń i zlikwidowała ubezpieczenia wzajemne, czego skutkiem było przekształcenie Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych (PZUW) w Państwowy Zakład Ubezpieczeń (PZU). W 1976 roku wprowadzono obowiązkowe ubezpieczenia rolników od nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej. Duopol ubezpieczeniowy w Polsce (funkcjonowały

⁴² Witkowska, J. (2009). *Ubezpieczenia komunikacyjne...*, ss. 23–26.

⁴³ Ronka-Chmielowiec, W. (2002). *Ubezpieczenia. Rynek i ryzyko*, Warszawa: PWE, s. 19; Kowalewski, E. (2002). *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*. Bydgoszcz–Toruń: Oficyna Wydawnicza Branta, s. 44.

⁴⁴ Por. Witkowska, J. (2009). *Rys historyczny ubezpieczeń*. W: Kucka, E. (red.). *Ubezpieczenia gospodarcze i społeczne*. Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, s. 27; Banasiński A., (1996). *Ubezpieczenia gospodarcze*. Warszawa: Poltext, s. 44.

⁴⁵ Witkowska, J. (2009). *Ubezpieczenia komunikacyjne...*, ss. 26–28.

⁴⁶ Kowalewski, E. (2002). *Prawo ubezpieczeń...*, s. 52.

⁴⁷ Ustawa z dnia 28 marca 1952 r. o ubezpieczeniach państwowych (Dz.U. 1952, nr 20, poz. 130).

tylko dwa zakłady: PZU i WARTA) miał miejsce do 1984 roku. Ustawa z 20 września 1984 roku o ubezpieczeniach majątkowych i osobowych pozwoliła na zniesienie monopolu państwowych zakładów ubezpieczeń. W dalszym etapie była reforma z 1989 roku, która stworzyła mocne podstawy prawne rynku ubezpieczeniowego. Okres prawdziwego rozwoju polskiego rynku asekuracyjnego rozpoczął się z uchwaleniem ustawy z 28 lipca 1990 roku o działalności ubezpieczeniowej. Dzięki tej ustawie zakończył się czas państwowego monopolu ubezpieczeniowego⁴⁸, przywrócono zasadę umowności stosunku ubezpieczeniowego, rozdzielono ubezpieczenia na życie od pozostałych ubezpieczeń majątkowych i osobowych⁴⁹, wprowadzono finansowe normy ostrożnościowe dla ubezpieczycieli⁵⁰.

Do kolejnych zmian przyczyniających się do rozwoju polskiego rynku ubezpieczeniowego doszło dzięki Ustawom z 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej, o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, o nadzorze ubezpieczeniowym i emerytalnym oraz Rzeczniku Ubezpieczonych, o pośrednictwie ubezpieczeniowym. Istotna ewolucja ubezpieczeń w Polsce nastąpiła także po wprowadzeniu ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej w 2015 roku⁵¹ oraz ustawy o dystrybucji ubezpieczeń w 2017 roku⁵².

1.4. Rys historyczny ubezpieczeń komunikacyjnych

Pierwsze wzmianki o ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej można zauważyć już w średniowieczu, gdzie ubezpieczenia posiadaczy okrętów od następstw wypadków mających miejsce na morzu zapewniały ochronę z tytułu wypłaty odszkodowania za straty będące skutkiem zderzenia statków czy odszkodowania dla osób trzecich podczas wielkiej awarii⁵³. Jednakże w tamtych czasach nie można jeszcze było mówić o ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej w takim samym rozumieniu jak dziś. Regulacja warunków i granic odpowiedzialności cywilnej przygotowała nowe formy ubezpieczenia. We Francji w 1825 roku powstało pierwsze ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej w połączeniu z ubezpieczeniem transportu konnego⁵⁴.

Po wprowadzeniu w wielu krajach ustaw o odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorców za wypadki przy pracy (w Niemczech ustawa z 1871 r., w Anglii z 1889 r., we Francji z 1898 r.) możliwe stało się traktowanie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jako oddzielnej

⁴⁸ Por. Monkiewicz, J., Wysocki, J. (2000). *Zmiana lidera*. „Gazeta Bankowa”, nr 21, ss. 25–28; Notwarska-Romaniak, B. (1997). *Marketing a ubezpieczenia*. „Market i Rynek”, nr 5, ss. 14–16.

⁴⁹ Zob. Lach, A. (2000). *Przed nami globalizacja*. „Gazeta Bankowa”, nr 1, ss. 19–21; Skarboń, M. (2001). *Marketingowa polityka personalna w usługach*. „Marketing w Praktyce”, nr 6, ss. 42–45.

⁵⁰ Monkiewicz, J., Wysocki, J. (2000). *Zmiana lidera...*, ss. 25–28.

⁵¹ Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej...

⁵² Ustawa z dnia 15 grudnia 2017 r. o dystrybucji ubezpieczeń...

⁵³ Budrewicz, M. (1922). *Ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej (OC)*. „Przegląd Ubezpieczeniowy”, z. 2, s. 1.

⁵⁴ Rajcher, W. (1951). *Spoleczno-historyczne typy ubezpieczeń*. Warszawa: Książka i Wiedza, s. 189.

gałęzi ubezpieczenia opartej na zasadzie ryzyka⁵⁵. Jednakże w tych ustawach nie było mowy o ochronie osób trzecich, a tylko chodziło o ochronę przedsiębiorców.

Początkowo ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej oraz nieszczęśliwych wypadków występowały wspólnie. Dopiero rok 1890 r. przyniósł ich rozdzielenie. Najczęściej ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej związane z ruchem pojazdów samochodowych było dobrowolne. Pierwsze polisy dotyczące ubezpieczenia OC datowane są na 1898 r. i były wystawione w Anglii. Powoli także inne kraje zaczęły wprowadzać ubezpieczenie OC⁵⁶. W związku z rosnącą liczbą pojazdów, jak też wypadków, zainteresowanie ubezpieczeniem OC zaczynało nabierać znaczenia. W wielu przypadkach sprawca nie był w stanie zrekomensować szkód, które wyrządził. W związku z tym wprowadzono obowiązek posiadania przez właścicieli pojazdów ubezpieczenia OC. W Szwajcarii 7 kwietnia 1914 roku ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych stało się obligatoryjne, a następnie w Danii, Szwecji, Austrii, Anglii i innych krajach⁵⁷.

W Polsce początkowo obowiązkiem zakupu ubezpieczenia OC objęty został tylko transport publiczny. Uzależniano udzielenie koncesji dotyczącej przewozu osób lub towarów przez właścicieli autobusów, samochodów ciężarowych i taksówek samochodowych od złożenia polisy ubezpieczeniowej lub kaucji gwarancyjnej, co wynikało z ustawy z dnia 14 marca 1932 r.⁵⁸ i ustawy z dnia 22 marca 1933 r.⁵⁹. W tej sytuacji był to przymus pośredni, który przyczynił się do rozwoju obowiązkowego ubezpieczenia OC związanego z ruchem pojazdów samochodowych, który został unormowany ustawą z dnia 28 marca 1952 r. o ubezpieczeniach państwowych⁶⁰. Dopiero 2 grudnia 1961⁶¹ roku Rada Ministrów wydała rozporządzenia ważne od 1 stycznia 1962 roku w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń: odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane ruchem pojazdów mechanicznych oraz następstw nieszczęśliwych wypadków, które wprowadziło już powszechny obowiązek ubezpieczenia⁶².

Przyjęte rozporządzenie nie do końca zapewniało odpowiednią ochronę, gdyż np.: nie wszystkie pojazdy samochodowe poruszające się po drogach PRL były zobligowane do obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego. Z OC wyłączono wypadki spowodowane przez kierowcę nieupoważnionego przez posiadacza do prowadzenia pojazdu, także z OC zakład ubezpieczeń nie ponosił odpowiedzialności za szkody wyrządzone osobom bliskim.

⁵⁵ Wąsiewicz, A. (1970). *Proces rozwojowy obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce*. „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny”, nr 3, s. 89.

⁵⁶ Ibidem, s. 90.

⁵⁷ Ibidem, ss. 90–91.

⁵⁸ Ustawa z dnia 14 marca 1932 r. o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi (Dz.U. 1932, nr 32, poz. 336).

⁵⁹ Ustawa z dnia 22 marca 1933 r. o zarobkowym przewozie osób pojazdami mechanicznymi w obrębie gminy miejskiej (Dz.U. 1933, nr 32, poz. 273).

⁶⁰ Ustawa z dnia 28 marca 1952 r. o ubezpieczeniach państwowych...

⁶¹ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 grudnia 1961 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych (Dz.U. 1961, nr 55, poz. 311).

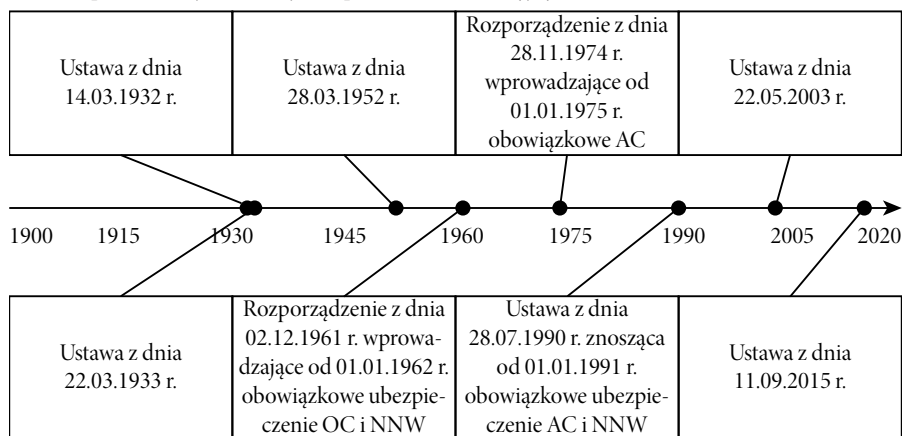
⁶² Wąsiewicz, A. (1970). *Proces rozwojowy...*, s. 92.

W związku z tym 24 kwietnia 1968 r.⁶³ uchwalono nowe regulacje związane z obowiązkowymi ubezpieczeniami komunikacyjnymi⁶⁴.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 listopada 1974 roku⁶⁵ poszerzyło zakres ubezpieczeń obowiązkowych o ubezpieczenie Autocasco. Tym samym od 1 stycznia 1975 r. do końca 1990 r. w Polsce obowiązkowymi ubezpieczeniami komunikacyjnymi było ubezpieczenie OC, AC i NNW. Od 1 stycznia 1991 r. obligatoryjnym ubezpieczeniem w Polsce zostało jedynie ubezpieczenie OC, czyli ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (rysunek 1).

Rysunek 1.

Oś czasu przedstawiająca rozwój ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce



Źródło: opracowanie własne.

Głównym dokumentem regulującym ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w Polsce jest obecnie ustawa z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych⁶⁶. Innym, istotnym momentem w historii polskich ubezpieczeń było przystąpienie Polski do Unii Europejskiej i dostosowanie regulacji ubezpieczeniowych do wymogów unijnych. Kolejnymi ważnymi ustawami są: ustawa z 11 września 2015 r.

⁶³ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 kwietnia 1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz.U. 1968, nr 15, poz. 89).

⁶⁴ Wąsiewicz, A. (1970). *Proces rozwojowy...*, ss. 94–95.

⁶⁵ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 listopada 1974 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz.U. 1974, nr 46, poz. 274).

⁶⁶ Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. 2003, nr 124, poz. 1152).

o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej⁶⁷ oraz ustawa o dystrybucji ubezpieczeń z 15 grudnia 2017 r.⁶⁸.

⁶⁷ Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz.U. 2015, poz. 1844).

⁶⁸ Ustawa z dnia 15 grudnia 2017 r. o dystrybucji ubezpieczeń...

Rozdział 2. Ocena ubezpieczeń komunikacyjnych

Na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych można wyróżnić takie produkty jak:

- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów (OC p.p.m.),
- ubezpieczenie Autocasco (AC),
- ubezpieczenie od Następstw Nieszczęśliwych Wypadków (NNW),
- ubezpieczenie Assistance,
- ubezpieczenie OC w ruchu zagranicznym — Zielona Karta,
- inne.

2.1. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC p.p.m.)

Odpowiedzialność — to „obowiązek ponoszenia przewidzianych przez przepisy prawne lub inne normy społeczne konsekwencji zachowania się własnego lub innych osób”¹. Kodeks cywilny w art. 822 § 1² definiuje umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jako umowę, w której ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony. Ubezpieczający jest to osoba, która zawiera umowę ubezpieczenia na rzecz ubezpieczonego, czyli osoby, której życie, mienie, odpowiedzialność cywilna, zdrowie jest przedmiotem ochrony oraz płaci składkę.

Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, w skład których wchodzi ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, pełni ważne społeczne funkcje przyczyniając się do stabilności finansowej zarówno przedsiębiorstw, jak też ludności. Ubezpieczenie OC

¹ Nowakowski, L. (2004). *Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej*. Warszawa: Poltext, s. 12.

² Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. *Kodeks cywilny* (Dz.U. 1964, nr 16, poz. 93).

p.p.m. chroni interes majątkowy poszkodowanego na wypadek niewypłacalności sprawcy zdarzenia. Odpowiedzialność za naprawę szkody przenoszona jest na zakład ubezpieczeń³.

Ubezpieczenie OC p.p.m. zapewnia ochronę właścicielom pojazdów przed różnego rodzaju negatywnymi skutkami zdarzeń losowych powstałych przy udziale pojazdu. Zakład ubezpieczeń odpowiada za szkody poniesione przez nieumyślny czyn zabroniony prawnie oraz na skutek niedbałości ubezpieczającego. Ubezpieczenie to obejmuje swoim zakresem zdarzenia, które powstały na terytorium Polski oraz z zasadą wzajemności zdarzenia na terytorium innych państw, których Biura Narodowe są sygnatariuszami Porozumienia Wielostronnego.

„Odpowiedzialność cywilna z tytułu czynu niedozwolonego, sprawcy kolizji lub wypadku, uzyskała pokrycie w zakresie realizacji zobowiązań, wynikających z tej odpowiedzialności, poprzez odpowiedzialność gwarancyjną zakładu ubezpieczeń”⁴. Gwarancja ubezpieczenia to odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za szkody powstałe jedynie w zakresie objętym polisą ubezpieczeniową. Ubezpieczenie OC p.p.m. dotyczy szkody powstałej podczas ruchu pojazdu. Zakład również ponosi odpowiedzialność w przypadku uszkodzenia pojazdu w sytuacjach wysiadania i wsiadania, bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego oraz zatrzymaniem lub postojem pojazdu mechanicznego. Pojazd w ruchu to pojazd poruszający się po lądzie z pracującym silnikiem lub też z nieuruchomionym silnikiem poruszający się dzięki sile bezwładności.

Ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest **ubezpieczeniem obowiązkowym**⁵. Jego regulacja znajduje się w ustawie z 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych⁶, szczególnie art. 23–43 regulują warunki tego produktu, co dla klienta oznacza, iż w każdym zakładzie ubezpieczeń zakres ochrony z ubezpieczenia OC p.p.m. jest taki sam. Obligatoryjność tego ubezpieczenia powoduje, że każdy posiadacz pojazdu mechanicznego jest zobowiązany zawrzeć umowę obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem posiadanego przez niego pojazdu⁷. Za obowiązkowym charakterem tego ubezpieczenia przemawiają względy ekonomiczne uwzględniające koszty społeczne⁸, których pojedyncze osoby nie byłoby w stanie udźwignąć.

Pojazdem mechanicznym jest pojazd samochodowy, ciągnik rolniczy, motorower i przyczepa określone w przepisach ustawy — Prawo o ruchu drogowym oraz pojazd wolnobieżny w rozumieniu przepisów ustawy — Prawo o ruchu drogowym, z wyłączeniem

³ Gasińska, M. (2014). *Ubezpieczenia jako komponent i narzędzie społecznej odpowiedzialności biznesu*. „Kwartalnik Naukowy Uczelni Vistula”, nr 1(39), s. 69.

⁴ Kaczanowski, P. (2001). *Ubezpieczenia komunikacyjne*. W: Monkiewicz, J. (red.). *Podstawy ubezpieczeń, tom II — produkty*. Warszawa: Poltext, s. 129.

⁵ Ustawa z 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych..., art. 4.

⁶ Ibidem.

⁷ Ibidem, art. 23.

⁸ Gierusz, A., Jackowska B., Szreder, M. (2014). *Obowiązek czy dobrowolność ubezpieczenia — wybrane aspekty ekonomiczne*. „Zarządzanie i Finanse Journal of Management and Finance”, nr 12(1), s. 59.

pojazdów wolnobieżnych należących do rolników posiadających gospodarstwo rolne i użytkowanych w związku z posiadaniem tego gospodarstwa⁹. Przez posiadacza rozumie się podmiot, który winien zawrzeć umowę ubezpieczenia OC p.p.m. i ma prawo do korzystania z ubezpieczenia jako jego użytkownik, leasingobiorca, najemca, dzierżawca, a nawet kierujący pojazdem.

Klient nabywa polisę ubezpieczenia obowiązkowego w wybranym przez siebie zakładzie ubezpieczeń, wykonującym działalność ubezpieczeniową w zakresie tego ubezpieczenia. Jeżeli ubezpieczyciel posiada zezwolenie na sprzedaż tego typu produktu nie może odmówić klientowi zawarcia umowy ubezpieczenia obowiązkowego¹⁰. Warunki umowy, którą zawiera ubezpieczający są takie same we wszystkich towarzystwach, gdyż wynikają z ustawy.

Do przeprowadzania kontroli czy klient zawarł umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych są obowiązane¹¹:

- Policja,
- organy celne,
- Straż Graniczna,
- organy właściwe w sprawach rejestracji pojazdów,
- Inspekcja Transportu Drogowego,

oraz uprawnione:

- Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny,
- inne organy uprawnione do kontroli ruchu drogowego,
- Inspekcja Ochrony Środowiska.

Jeżeli kontrola wykaże **brak obowiązkowego ubezpieczenia OC p.p.m.** na właściciela pojazdu nakładana jest kara. Jej wysokość uzależniona jest od poziomu minimalnego wynagrodzenia w Polsce w danym roku (tabela 1) i jest wnoszona na rzecz Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego.

⁹ Ustawa z 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych..., art. 1.

¹⁰ Ibidem, art. 5.1.

¹¹ Ibidem, art. 84.2.

Tabela 1.

Oplaty karne (w zł) z brak ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w Polsce w latach 2015–2020

Rodzaj ubezpieczenia	Wysokość opłaty	2015	2016	2017	2018	2019	2020
samochody osobowe	równowartość dwukrotności minimalnego wynagrodzenia za pracę	3 500	3 700	4 000	4 200	4 500	5 200
samochody ciężarowe, ciągniki samochodowe i autobusy	równowartość trzykrotności minimalnego wynagrodzenia za pracę	5 250	5 500	6 000	6 300	6 750	7 800
pozostałe pojazdy	równowartość jednej trzeciej minimalnego wynagrodzenia za pracę	580	620	670	700	750	870

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. 2003, nr 124, poz. 1152), art. 88.1.

Dodatkowo ustawodawca przewidział, iż wysokość kary zależy od długości pozostawiania bez ważnego ubezpieczenia (tabela 2). Maksymalna kara za brak ważnego ubezpieczenia OC p.p.m. w 2020 r. w przypadku samochodów osobowych wynosi 5 200 zł, ciężarowych 7 800 zł, pozostałych pojazdów 870 zł.

Tabela 2.

Oplaty karne (w zł) z brak ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w Polsce w 2020 roku uwzględniające liczbę dni bez ważnego ubezpieczenia

Brak ubezpieczenia (w dniach)	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe, ciągniki samochodowe i autobusy	Pozostałe pojazdy
powyżej 14 dni (100%)	5 200	7 800	870
od 4 do 14 dni (50%)	2 600	3 900	435
do 3 dni (20%)	1 040	1 560	170

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. 2003, nr 124, poz. 1152), art. 88.3.

Kary za brak ubezpieczenia OC p.p.m. nakłada UFG, który administruje ogólnopolską bazą polis komunikacyjnych. Dzięki specjalnym algorytmom, które znajdują wszystkie przerwy w ochronie OC wybranego posiadacza pojazdu oraz opóźnienia w zawarciu umowy ubezpieczenia OC podczas pierwszej rejestracji samochodu w Polsce, Fundusz w ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy 2019 r. wykrył aż 75% przypadków braku obowiązkowego ubezpieczenia. Pozostałe przypadki wykryła kontrola policji lub innych organów

kontrolnych. W okresie od stycznia do września 2019 r. Fundusz nałożył kary na 94 tys. właścicieli nieubezpieczonych pojazdów, którzy zapłacili ponad 220 mln zł¹².

Z szacunków Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego wynika, że w Polsce może być ok. 100 tys. nieubezpieczonych pojazdów. Przyczyną takiej sytuacji upatruje się w zaprzestaniu kontynuacji umowy z powodu braku znajomości przepisów. Głównymi przyczynami braku ubezpieczania OC p.p.m. według Funduszu jest¹³:

1. Wygaśnięcie ubezpieczenia zbywcy pojazdu — przy sprzedaży samochodu nabywca może korzystać z OC p.p.m. poprzedniego właściciela tylko do końca okresu obowiązywania danej polisy. Po jej zakończeniu, ochrona wygasa, a nowy właściciel pojazdu musi wykupić własne ubezpieczenie.
2. Myślenie, że w przypadku nieużytkowanego lub niesprawnego technicznie pojazdu nie trzeba mieć ubezpieczenia — każdy posiadacz zarejestrowanego pojazdu w Polsce ma obowiązek zakupu polisy OC p.p.m. W przypadku nieużytkowanego pojazdu można wystąpić do zakładu o obniżenie składki, jednak polisa musi być ważna.
3. Brak opłaty pełnej raty składki za OC p.p.m. — automatyczne przedłużenie ubezpieczenia OC p.p.m. następuje po opłaceniu wszystkich rat składki. Jeżeli klient nie zapłaci rat składki polisa wygasa z upływem okresu, na który została wykupiona.
4. Trudna sytuacja materialna właściciela pojazdu.

Pod względem ekonomicznym nie opłaca się niekupowanie ubezpieczenia OC p.p.m., gdyż w większości przypadków składka jest niższa niż kara. Średnia składka ubezpieczeniowa dla użytkowników porównywarki rankomat.pl za trzy kwartały 2019 r. wyniosła ok. 690 zł, a najniższa kara (do 3 dni) w 2019 r. to koszt 900 zł¹⁴.

Sama kara, którą nakłada Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny na osoby bez ważnego ubezpieczenia oraz mandat nie są aż tak dotkliwe, jak konsekwencje **regresu**. Jeżeli posiadacz pojazdu mechanicznego nie ma ważnego ubezpieczenia OC p.p.m. za szkody wyrządzone tym pojazdem odpowiada on sam. Osoby poszkodowane w wypadkach drogowych, które spowodowali nieubezpieczeni lub nieznanymi sprawcy dostaną odszkodowanie z UFG, który później występuje do właściciela pojazdu o zwrot całej wypłaconej kwoty.

W sumie UFG prowadzi ponad 16 tys. spraw o zwrot wypłaconych odszkodowań (za 9 miesięcy 2019 r. ich wysokość wyniosła ponad 63 mln zł). Średnia wartość regresu to kwota ok. 16,5 tys. zł, najwyższy regres — to ponad 1,4 mln zł. Nieubezpieczeni kierowcy częściej powodują wypadki. Według UFG tylko 1 na 510 ubezpieczonych kierowców ma wypadek z udziałem rannych, natomiast w przypadku osób nieubezpieczonych jest to relacja 1 na 125. Osoby w wieku 21–25 lat są najczęściej sprawcami takich wypadków, którzy stanowią 20% ogółu nieubezpieczonych sprawców wypadków z ciężkimi obrażeniami¹⁵.

¹² Stuglik, S. (2020). *Kary za brak OC 2020 — ile wynoszą i jak ich uniknąć?* https://rankomat.pl/samochod/kary-za-brak-oc?rt_dev=c&rt_camp=10780257113&rt_kw=&rt_med=cpc&rt_so=google&gclid=CjwKCAjwps75BRACeIwAEiACMUJKuMiEclGR9Is9P_V0Lx4luJaR7b2wco6J-MT5velKS_mqFAI0-khoCiSIQAvD_BwE. (12.08.2020).

¹³ Ibidem.

¹⁴ Ibidem.

¹⁵ Ibidem.

Jeżeli właściciel pojazdu nie ma obowiązkowego ubezpieczenia OC p.p.m. i pożyczy samochód innej osobie, która spowoduje wypadek wówczas odszkodowanie wypłaci Fundusz, a właściciel i kierujący zostaną solidarnie pociągnięci do zwrotu wypłaconej kwoty.

Ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych **jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby**, która kierując pojazdem wyrządzi szkodę innym osobom (śmierć, uszkodzenie ciała, zniszczenie lub uszkodzenie rzeczy) w okresie trwania ochrony ubezpieczeniowej. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu i kierującego tym pojazdem jest na rzecz osoby trzeciej. Odszkodowanie lub świadczenie zostanie wypłacone osobom, którym ubezpieczony wyrządzi szkodę.

Na podstawie umowy ubezpieczenia OC p.p.m. zakład gwarantuje, że w zamian za opłacanie składek przez klienta, w razie zajścia określonego zdarzenia, wypłaci odszkodowanie za wyrządzone szkody na rzecz osób trzecich, w stosunku do których klient ponosi odpowiedzialność¹⁶. W obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych odszkodowanie zakład wypłaci w granicach odpowiedzialności cywilnej podmiotów objętych ubezpieczeniem, nie wyżej jednak niż do wysokości sumy gwarancyjnej ustalonej w ustawie. Suma gwarancyjna nie może być niższa niż równowartość w złotych¹⁷:

- biorąc pod uwagę szkody na osobach — **5 210 000 euro** w stosunku do jednego zdarzenia, którego skutki obejmuje ubezpieczenie, bez względu na to, ile osób zostało poszkodowanych,
- biorąc pod uwagę szkody w mieniu — **1 050 000 euro** w stosunku do jednego zdarzenia, którego skutki obejmuje ubezpieczenie, bez względu na to, ile osób zostało poszkodowanych.

W przypadku szkód mających miejsce poza granicami państwa, w którym została zawarta umowa ubezpieczenia, towarzystwo ubezpieczeń odpowiada do wysokości minimalnej sumy gwarancyjnej kraju, w którym doszło do zdarzenia. Suma ta nie może być niższa niż minimalna suma gwarancyjna obowiązująca w kraju, w którym została zawarta umowa.

Umowę ubezpieczenia OC p.p.m. **zawiera się na 12 miesięcy**¹⁸. Jej termin wypowiedzenia upływa na jeden dzień przed końcem okresu, na jaki umowa została zawarta. Istnieją przypadki umowy ubezpieczenia krótkoterminowego¹⁹, w których umowa ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zostaje zawarta na okres krótszy niż 12 miesięcy. Przykładem takim jest:

- prowadzenie działalności gospodarczej polegającej na pośredniczeniu w kupnie i sprzedaży pojazdów mechanicznych,
- polegającej na kupnie i sprzedaży pojazdów mechanicznych,
- w przypadku pojazdów zarejestrowanych czasowo, zarejestrowanych za granicą,
- pojazdów wolnobieżnych, historycznych czy dojazd testowych.

¹⁶ Byczko, S. (2013). *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Zarys wykładu*. Warszawa: Difin, s. 182.

¹⁷ Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. *o ubezpieczeniach obowiązkowych...*, art. 36.

¹⁸ Ibidem, art. 26.

¹⁹ Ibidem, art. 27.

Po upływie terminu umowy, jeśli nabywca nie złoży odpowiedniego wypowiedzenia, umowa zostaje automatycznie przedłużona na okres kolejnych 12 miesięcy (pod warunkiem zapłacenia składki za poprzedni okres). Gdy dojdzie do zawarcia umowy ubezpieczenia, ubezpieczyciel jest zobowiązany do jej potwierdzenia dokumentem w terminie 14 dni od dnia jej zawarcia. Przepisy nakładają również na ubezpieczycieli obowiązek wysłania ubezpieczającemu nie później niż 14 dni przed upływem okresu 12 miesięcy, na który umowa ubezpieczenia obowiązkowego została zawarta, informacji o ubezpieczeniu na kolejny okres. Musi ona zawierać²⁰:

5. Wysokość składki ubezpieczeniowej, jeżeli dojdzie do zawarcia następnego umowy ubezpieczenia.
6. Wyjaśnienie, że wysokość składki, może ulec zmianie, jeśli po wysłaniu informacji przez ubezpieczyciela wyjdą na jaw okoliczności, które mają wpływ na wysokość składki oraz wskazanie tych okoliczności.
7. Pouczenie o prawie wypowiedzenia dotychczasowej umowy ubezpieczenia OC p.p.m., a także o formie, możliwym sposobie oraz terminie złożenia tego wypowiedzenia.
8. Informację o skutkach tego wypowiedzenia oraz o skutkach braku tego wypowiedzenia.

Klient tę informację może otrzymać w dwojaki sposób: elektronicznie przy wykorzystaniu środka komunikacji elektronicznej, gdy przy zawarciu umowy ubezpieczenia OC p.p.m. wyraził zgodę na składanie mu oświadczeń w takiej postaci lub pisemnie, w sposób umożliwiający niezwłoczne poinformowanie go.

Jeśli klient będąc nieświadomy automatycznego przedłużenia się umowy, podpisze kolejną umowę w innym zakładzie ubezpieczeń to doprowadzi do stanu podwójnego ubezpieczenia i konieczności opłacania podwójnej składki. W takiej sytuacji klient sam musi zdecydować, która z umów ma zostać rozwiązana. Zasada automatyzmu nie występuje w przypadku nabycia pojazdu przez osobę trzecią. Wówczas umowa ubezpieczenia jest ważna do końca okresu na jaki została zawarta, pod warunkiem, że nowy właściciel pojazdu nie wypowie jej wcześniej²¹.

Po sprzedaży samochodu nabywca może kontynuować umowę ubezpieczenia zawartą przez poprzedniego właściciela. W związku z tym przechodzą na niego wszystkie prawa i obowiązki wynikające z tej umowy. Ubezpieczyciel ma prawo do ponownej kalkulacji składki uwzględniając przysługujące nowemu właścicielowi pojazdu zniżki i zwwyżki. Obowiązkiem posiadacza pojazdu jest poinformowanie towarzystwa o wszystkich okolicznościach mających wpływ na wysokość składki. W tej sytuacji umowa OC p.p.m. ulega rozwiązaniu z datą zakończenia okresu, na który została zawarta. Nowy klient w każdej chwili ma prawo do złożenia wypowiedzenia umowy, która przeszła na niego i podpisania nowej z innym zakładem. Wówczas umowa zostaje rozwiązana w momencie jej wypowiedzenia. Nowy właściciel jest zobowiązany do zawarcia kolejnej umowy OC posiadaczy pojazdów

²⁰ Ibidem, art. 28.

²¹ Zieliński, J. (2009). *Aktualne plany ustawodawcze w zakresie ubezpieczeń komunikacyjnych w UE*. W: Monkiewicz, M. (red.). *Ubezpieczenia komunikacyjne OC w Europie i w Polsce. Aktualne problemy*. Warszawa: Dom Wydawniczy Elipsa, ss. 101–102.

mechanicznych w dniu zakupu pojazdu, ale nie później niż w momencie wprowadzenia go do ruchu²².

Sprzedawca powinien przekazać nowemu właścicielowi pojazdu potwierdzenie zawarcia umowy ubezpieczenia OC p.p.m. Ważne jest również, aby w terminie 14 dni od dnia sprzedaży, poinformować zakład ubezpieczeń o fakcie przeniesienia własności oraz o danych nowego właściciela pojazdu²³. Od momentu podpisania umowy kupna-sprzedaży, odpowiedzialność za wyrządzone szkody ponosi wyłącznie nowy właściciel pojazdu.

W artykule 33 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK przewidziano, iż umowa ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych **ulega rozwiązaniu**:

- z upływem okresu, na który została zawarta,
- z chwilą wyrejestrowania pojazdu mechanicznego,
- z dniem odstąpienia od umowy,
- z chwilą udokumentowania trwałej i zupełnej utraty posiadania pojazdu mechanicznego w okolicznościach niepowodujących zmiany posiadacza,
- z upływem 3 miesięcy od dnia ogłoszenia upadłości zakładu ubezpieczeń,
- z chwilą zarejestrowania pojazdu mechanicznego za granicą,
- z dniem odstąpienia przez ubezpieczającego od umowy zawartej na odległość.

W sytuacji, kiedy polisa zostanie rozwiązana przed upływem jej ważności klientowi przysługuje zwrot składki. Zakład ubezpieczeń, powinien niezwłocznie dokonać zwrotu składki za niewykorzystany okres ubezpieczenia (za każdy dzień), jednak termin ten nie może przekroczyć 14 dni.

Towarzystwo ubezpieczeń sprawcy wypadku, po powstaniu i zgłoszeniu szkody ma obowiązek wypłacić świadczenie lub odszkodowanie na rzecz poszkodowanego w terminie ustalonym przepisami prawa. Czas ten wynosi 30 dni od momentu zawiadomienia ubezpieczyciela o szkodzie i dotyczy bezspornej części odszkodowania. Gdy istnieją okoliczności utrudniające wyjaśnienie sprawy, termin ten może być wydłużony do 90 dni. Ostatecznie klient powinien otrzymać pieniądze w ciągu 14 dni od wyjaśnienia szczegółów zdarzenia drogowego.

Zakład ubezpieczeń ma możliwość odstąpienia od odpowiedzialności za szkody²⁴:

- polegające na uszkodzeniu, zniszczeniu lub utracie mienia, wyrządzone przez kierującego posiadaczowi pojazdu mechanicznego,
- powstałe w przewożonych za opłatą ładunkach, przesyłkach lub bagażu,
- polegające na utracie gotówki, biżuterii, papierów wartościowych, dokumentów oraz różnego rodzaju zbiorów,
- polegające na zanieczyszczeniu lub skażeniu środowiska.

²² Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych..., art. 31.

²³ Ibidem, art. 32.

²⁴ Ibidem, art. 38.1.

Zakład ubezpieczeń oraz Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny mogą **ubiegać się o zwrot wypłaconego odszkodowania lub świadczenia** poszkodowanym od kierującego pojazdem mechanicznym w sytuacji, gdy²⁵:

- wyrządził szkodę umyślnie, po spożyciu alkoholu lub innych środków odurzających lub środków zastępczych,
- zdobył pojazd w wyniku popełnienia przestępstwa,
- nie miał uprawnień do kierowania pojazdem (wyjątek stanowi sytuacja, gdy chodziło o ratowanie życia lub mienia oraz gdy został podjęty pościg za osobą, która popełniła przestępstwo),
- kierowca zbiegł z miejsca zdarzenia.

Po ocenie ryzyka ubezpieczeniowego ubezpieczyciel ustala wysokość składki, którą klient będzie zobligowany zapłacić w zamian za udzieloną ochronę ubezpieczeniową. **Przy ustalaniu składki ubezpieczeniowej brane są pod uwagę następujące czynniki:**

1. Pojemność silnika — im większa pojemność, a tym samym moc silnika, tym wyższa składka.
2. Miejsce zamieszkania klienta — które ma wpływ na częstotliwość występowania wypadków w określonych regionach.
3. Bezszkodowy przebieg ubezpieczenia — im więcej szkód, tym wyższa składka.
4. Wiek klienta, jak również innych osób, które będą użytkowały pojazd — im młodsza osoba tym wyższa składka.
5. Okres posiadania prawa jazdy — im dłuższy, tym niższa składka.
6. Sposób wykorzystania pojazdu — jeżeli pojazd służy prowadzeniu działalności gospodarczej to składki są wyższe (szczególnie dotyczy to przewozu osób oraz nauki jazdy).
7. Marka pojazdu, model, jak również jego kolor — za bardziej szkodowe są uważane marki pojazdów, które dysponują pojazdami o wyższej mocy i sportowym stylu, dlatego składki są wyższe, z kolei składki dla właścicieli pojazdów o jaskrawych barwach są niższe, gdyż są bardziej widoczne, a tym samym mniej szkodowe.
8. Liczba kupowanych ubezpieczeń w danym zakładzie — nabycie pakietu ubezpieczeń gwarantuje otrzymanie wyższych rabatów.
9. Kontynuacja ubezpieczenia — dodatkowe zniżki.
10. Inne czynniki, zależne od towarzystwa ubezpieczeń (np. wykonywany zawód, stan cywilny, liczba dzieci).

Ustalenie prawidłowej ceny produktu ubezpieczeniowego ma kluczowe znaczenie zarówno dla ubezpieczonych kierowców, jak i ubezpieczycieli. Ubezpieczenie komunikacyjne jest tradycyjnie wyceniane na podstawie najczęściej zgłaszanych przez ubezpieczonego wyżej wymienionych informacji. Jednak te czynniki ryzyka są jedynie zmiennymi zastępczymi, które nie odzwierciedlają nawyków w prowadzeniu samochodu i stylu jazdy. Technologia telematyczna — zintegrowane wykorzystanie telekomunikacji i informatyki — może fundamentalnie zmienić branżę ubezpieczeń komunikacyjnych. Dzięki zastosowaniu tej technologii w ubezpieczonych pojazdach możliwe jest przesyłanie i odbieranie

²⁵ Ibidem, art. 43.

informacji umożliwiających lepiej oszacować ryzyko wypadku i odpowiednio dostosować składki do sposobu użytkowania. Monitorując nawyki klientów w prowadzeniu pojazdów, zakłady ubezpieczeń są w stanie zidentyfikować klientów, którzy jeżdżą bezpiecznie lub niebezpiecznie²⁶.

2.2. Ubezpieczenie Autocasco (AC)

Ubezpieczenie Autocasco w przeciwieństwie do OC p.p.m. jest ubezpieczeniem **dobrowolnym**. Zakłady ubezpieczeń ponoszą odpowiedzialność za szkody będące następstwem: **zniszczenia, uszkodzenia i kradzieży pojazdu** zapewniając kompleksową ochronę przed stratami materialnymi (nie wynikającymi z eksploatacji) związanymi z użytkowaniem pojazdu. Dzięki ubezpieczeniu Autocasco ubezpieczony, dostaje gwarancję otrzymania odszkodowania w przypadku, gdy w własnej winy spowoduje wypadek, bądź też, gdy sprawca wypadku jest nieznaną lub są to siły przyrody.

Ubezpieczenie Autocasco chroni posiadacza pojazdu przed szkodami związanymi z bezpośrednim jego uszkodzeniem. Celem jego jest łagodzenie konsekwencji powstałych w związku z pojazdem oraz ruchem tego pojazdu²⁷. Ubezpieczenie Autocasco bardzo często nabywają osoby, które zakupiły samochód wspierając się kredytem/pożyczką²⁸.

Przedmiotem ubezpieczenia mogą być pojazdy, które²⁹:

- podlegają rejestracji na terenie Polski, określone w ustawie — Prawo o ruchu drogowym,
- zarejestrowane za granicą,
- inne pojazdy napędzane silnikiem własnym, zasilanym z własnego źródła energii i trolejbusy, tramwaje,
- inne pojazdy z wyłączeniem pojazdów szynowych.

W przypadku ubezpieczenia AC **ogólne warunki ubezpieczenia** (OWU) ustala zakład ubezpieczeń, co oznacza dla klienta dokładne zapoznanie się z warunkami konkretnego ubezpieczyciela, gdyż w każdym, zakładzie są one inne. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom klientów towarzystwa przygotowały różne zakresy ubezpieczenia AC poczynając od wersji mini casco, a kończąc na pełnym zakresie ochrony.

²⁶ Por. Verbelen, R., Antonio, K., Claeskens, G. (2018). *Unravelling the predictive power of telematics data in car insurance pricing*. „Journal of the Royal Statistical Society”, no. 67, part 5, ss. 1275–1276; Weidner, W., Transchel, F.W.G., Weidner, R. (2016). *Telematic driving profile classification in car insurance pricing*. „Annals of Actuarial Science”, Vol. 11, part 2, ss. 213–236; Derikx, S. de Reuver, M., Kroesen, M. (2016). *Can privacy concerns for insurance of connected cars be compensated?* „Electron Markets”, no. 26, ss. 73–81.

²⁷ Malina, P. (2014). *Ubezpieczenia komunikacyjne na przykładzie OC i AC*. „TH!NK”, nr 1(17), s. 82.

²⁸ Pastusiak, R. (2012). *Ubezpieczenia komunikacyjne w Polsce — analiza wielowymiarowa*. „Acta Universitatis Lodzianensis, Folia Oeconomica”, nr 274(13), s. 91.

²⁹ Bieniek, G. (2007). *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, s. 101.

Do przyczyn powodujących odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń można zaliczyć³⁰:

- nagle działanie siły mechanicznej w zetknięciu się pojazdu z innym pojazdem, osobą, zwierzęciem, przedmiotem,
- powódź, pożar, wybuch, uderzenie pioruna, opady atmosferyczne i inne działania zjawisk atmosferycznych,
- działanie czynnika chemicznego,
- działanie czynnika termicznego,
- uszkodzenie pojazdu przez osobę, która potrzebuje udzielenia pomocy medycznej,
- kradzież,
- włamanie,
- działanie osoby trzeciej,
- uszkodzenie pojazdu w związku z kradzieżą w celu krótkotrwałego użycia.

W ogólnych warunkach znajdują się informacje, które wyjaśniają, kiedy ubezpieczyciel ma możliwość zastosowania pomniejszonej składki ubezpieczeniowej, udziału własnego, franszyzy integralnej i redukcyjnej oraz dodatkowej, zwiększonej składki. **Udział własny** to procentowa lub kwotowa wartość szkody, za którą odpowiedzialność ponosi ubezpieczony. **Franszyza integralna (warunkowa)** to ustalona kwota, do wysokości której nie odpowiada zakład ubezpieczeń. Jednakże, jeżeli wartość szkody przekroczy ten poziom, ubezpieczyciel wypłaci pełne odszkodowanie. **Franszyza redukcyjna (bezwarunkowa)** to kwota lub procent sumy ubezpieczenia, o które pomniejszane jest każde wypłacone odszkodowanie³¹.

Umowę ubezpieczenia AC zawiera się na **12 miesięcy lub krócej**. Z reguły obejmuje szkody powstałe na terytorium Europy. Jednakże należy dokładnie sprawdzić jaki pakiet ubezpieczony kupuje i gdzie on obowiązuje (np. Autocasco wypadkowe — obejmuje szkody powstałe na terytorium Europy, Autocasco kradzieżowe — Europa z wyłączeniem szkód na terytorium Rosji, Białorusi, Ukrainy i Mołdawii). Zawarcie umowy AC następuje na wniosek właściciela pojazdu mechanicznego, po wcześniejszym sprawdzeniu stanu technicznego pojazdu oraz jego wyposażenia. Towarzystwa ubezpieczeń przeprowadzają ocenę ryzyka w celu kalkulacji oferty dla klienta³². Do najważniejszych elementów umowy ubezpieczenia AC zalicza się:

- **zakres ubezpieczenia**: pełny (wszystkie zdarzenia podlegają ochronie) lub ograniczony (wybrane zdarzenia podlegają ochronie),
- **sposób ustalenia sumy ubezpieczeniowej** (podstawą jest wartości pojazdu mechanicznego z dnia zawierania umowy, z uwzględnieniem podatku od towarów i usług

³⁰ Raport na temat ochrony praw konsumentów na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych. (2004). Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, Warszawa, s. 19.

³¹ Co to jest franszyza redukcyjna i franszyza integralna? <http://rkb.pl/faq/co-jest-franszyza-redukcyjna-i-franszyza-integralna>. (14.08.2020).

³² Bieniek, G. (2007). *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 102.

określana na dwa sposoby: jako wartość rynkowa³³ oraz wartość pojazdu fabrycznie nowego³⁴),

- **sposób ustalenia odszkodowania** (z udziałem lub bez udziału ubezpieczonego).

Poziom składki ubezpieczeniowej uzależniony jest od wartości pojazdu z dnia zawarcia umowy. Ubezpieczyciele indywidualnie przyznają zniżki i zwyżki ustalając warunki na jakich obejmują klientów swoją ochroną³⁵.

Wysokość składki uzależniona jest od³⁶:

- bezszkodowego przebiegu ubezpieczenia AC,
- zakresu ubezpieczenia,
- rodzaju i marki pojazdu,
- roku produkcji pojazdu,
- wartości rynkowej pojazdu,
- miejsca zamieszkania,
- miejsca postoju samochodu nocą,
- okresu posiadania prawa jazdy posiadacza pojazdu i osób uprawnionych do kierowania,
- wieku posiadacza i osób kierujących,
- sposobu użytkowania pojazdu,
- wartości wyposażenia dodatkowego,
- liczby pojazdów ubezpieczonych należących do jednego posiadacza,
- sposobu płatności składki,
- kontynuacji umowy,
- posiadania innych ubezpieczeń w danym towarzystwie.

Pomimo posiadania ubezpieczenia Autocasco zakłady ubezpieczeń **nie ponoszą odpowiedzialności za szkody**³⁷:

- wywołane celowym działaniem (umyślne uszkodzenie samochodu) lub powstałe w wyniku rażącego niedbalstwa,
- spowodowane przez kierowcę pod wpływem alkoholu lub innych środków odurzających, leków,

³³ Wartość rynkowa odpowiada notowaniom rynkowym cen konkretnego pojazdu uwzględniając: markę, model, rok produkcji, okres użytkowania, przebieg, czy też stan techniczny pojazdu.

³⁴ Wartość pojazdu fabrycznie nowego to wartość udokumentowana fakturą zakupu pojazdu.

³⁵ Stęplewska, K. (2016). *Analiza pozostałych ubezpieczeń osobowych i majątkowych*. W: Ostrowska, D., Jamróż P. (red.). *Ubezpieczenia gospodarcze i społeczne w Polsce*. Warszawa: CeDeWu, s. 98.

³⁶ Witkowska, J. (2009). *Ubezpieczenia komunikacyjne*. W: Kucka E. (red.). *Ubezpieczenia gospodarcze i społeczne*. Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, s. 209.

³⁷ Por. Strupczewski, G. (2013). *Charakterystyka wybranych ubezpieczeń majątkowych*. W: Sułkowska, W. (red.). *Współczesne ubezpieczenia gospodarcze*. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, s. 154; Witkowska, J. (2009). *Ubezpieczenia komunikacyjne...*, s. 210.

- powstałe w niezarejestrowanym pojeździe mechanicznym lub który nie posiada ważnego przeglądu technicznego (chyba, że stan techniczny nie miał wpływu na powstanie szkody) bądź też został nielegalnie wprowadzony na terytorium danego państwa,
- wynikłe z powodu kierowania pojazdem przez osoby bez odpowiednich uprawnień,
- wyrządzone w pojeździe, którego kierowca uciekł z miejsca zdarzenia,
- wywołane wadami fabrycznymi pojazdu lub jego nieodpowiednią eksploatacją,
- powstałe w pojeździe użytym jako narzędzie przestępstwa,
- powstałe na skutek jazd wyścigowych, użycia pojazdu jako rekwizytu oraz pojazdów wykorzystywanych do nauki jazdy i wynajmowanych zarobkowo (chyba, że warunki ustalono wcześniej w umowie),
- powstałe w wyniku trzęsienia ziemi, zamieszek w kraju,
- powstałe w wyposażeniu nie odnotowanym w umowie,
- w sytuacji kradzieży pojazdu, gdy kluczyki lub/i dokumenty zostały w pojeździe.

Jeżeli wymienione wyżej sytuacje były poprzedzone przemocą lub groźbami nie znajdują one zastosowania i zakład ubezpieczeń odpowiada za powstałe szkody³⁸.

Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za szkody, które spowoduje ubezpieczony rozpoczyna się po zawarciu umowy ubezpieczenia, od dnia uzgodnionego i wskazanego w polisie. Zakończenie odpowiedzialności ubezpieczyciela następuje poprzez rozwiązanie umowy³⁹. **Koniec odpowiedzialności towarzystwa ubezpieczeń** następuje na skutek:

- zakończenia terminu umowy,
- odstąpienia od umowy,
- braku zapłaty raty składki ubezpieczeniowej,
- całkowitego zniszczenia pojazdu lub jego utraty,
- przeniesienia własności pojazdu mechanicznego na inną osobę,
- wyczerpania sumy ubezpieczeniowej.

Odszkodowanie, które klient otrzyma z ubezpieczenia Autocasco ma na celu pokryć szkodę, będącą następstwem zdarzeń określonych w umowie i nie może przekroczyć sumy ubezpieczenia. Przy ubezpieczeniu oraz później przy wypłacie odszkodowania warto zwrócić uwagę na nadubezpieczenie i niedubezpieczenie. **Nadubezpieczenie** powstaje wówczas, gdy ubezpiecza się samochód na wyższą sumę niż jego wartość, co powoduje, że w momencie podpisywania umowy klient zapłaci wyższą składkę, ale niestety nie otrzyma wyższego odszkodowania. Z kolei **niedubezpieczenie** to ubezpieczenie pojazdu na sumę niższą od jego wartości, czego konsekwencją będzie wypłacenie proporcjonalnie niższego odszkodowania. Zarówno nadubezpieczenie, jak i niedubezpieczenie to sytuacje zdecydowanie niekorzystne dla klienta.

Ustalając wysokość odszkodowania w ubezpieczeniu Autocasco, zakłady ubezpieczeń posługują się różnymi metodami:

³⁸ Bieniek, G. (2007). *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 110.

³⁹ Ibidem, s. 107.

1. **Metoda kosztorysowa w wariantcie „wycena” (gotówkowa)**⁴⁰ — polega na tym, że wartość szkody zostaje wyceniona przez towarzystwo z wykorzystaniem systemu Audatex lub Eurotax, a klient otrzymuje pieniądze i sam wybiera warsztat naprawczy, czyli dokonuje likwidacji szkody we własnym zakresie. Oszacowanie wysokości odszkodowania odbywa się na podstawie wartości rynkowej cen części zamiennych i usług w dniu określenia odszkodowania. Kalkulacja kosztów naprawy powinna brać pod uwagę:
 - czas naprawy pojazdu,
 - stawki za roboczogodzinę pracy warsztatu naprawczego ustalone przez towarzystwo bazując na średniej cen na danym obszarze zamieszkania właściciela pojazdu,
 - koszty części zamiennych umożliwiające powrót pojazdu do stanu sprzed szkody.
2. **Metoda kosztorysowa w wariantcie „warsztat” (bezgotówkowa)**⁴¹ — wycenę szkody dokonuje się w oparciu o koszt naprawy pojazdu ustalony przez warsztat naprawczy. Naprawa w tej wersji przeprowadzana jest bez udziału właściciela pojazdu, który musi tylko wybrać warsztat z listy współpracujących warsztatów z danym ubezpieczycielem. Zakład ubezpieczeń rozlicza się bezpośrednio z warsztatem. Usługa opiera się najczęściej na:
 - czasie naprawy pojazdu,
 - średniej stawce godzinowej,
 - cenach części i materiału.Stosując tę metodę warsztatową należy podpisać upoważnienie dla warsztatu na wykonanie prac naprawczych.
3. **Metoda weryfikacji przedłożonych rachunków za naprawę** — służy temu użycie systemów Audatex bądź Eurotax. Można także spotkać się z metodą fakturową, w której klient sam załatwia formalności dotyczące rozliczenia szkody i zapłaty za naprawę, po czym dostarcza do zakładu ubezpieczeń faktury. W tej sytuacji klient nie ma pewności czy ubezpieczyciel przyjmie dokumenty potwierdzające koszty naprawy i w całości pokryje kwotę z faktury⁴².
4. **Zawarcie ugody.**

W sytuacji, gdy koszty naprawy pojazdu są wyższe niż 70% jego wartości (mówi się wówczas o **szkodzie całkowitej**), nie dokonuje się naprawy pojazdu, a wysokość odszkodowania równa jest wartości pojazdu pomniejszonej o wartość pozostałości.

Jeżeli szkoda nie została sklasyfikowana jako całkowita, wówczas mówi się o **szkodzie częściowej**. Odszkodowanie jest równe kosztom naprawy pojazdu. W PZU S.A. możliwie są trzy warianty naprawy szkody częściowej⁴³:

⁴⁰ Krupa, T., Kulińska, E. (2015). *Likwidacja szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych — podstawowe problemy*. KNF, Warszawa, s. 22.

⁴¹ *Rozliczenie szkody. Czym się różni wariant serwisowy od wariantu kosztorysowego?* <https://ac.ubezpieczenie.com.pl/faq/0,0,0,0,47,112.html>. (14.08. 2020).

⁴² Wałachowska, M., Ziemiak, M.P. (2012). *Odszkodowanie z ubezpieczenia autocasco a VAT*. „Wiadomości Ubezpieczeniowe”, nr 1/2012, s. 56.

⁴³ https://www.pzu.pl/_files/1506339. (14.08.2020).

1. Wariant serwisowy — ceny części oryginalnych.
2. Wariant optymalny — ceny części oryginalnych pomniejszone o wskaźniki uzależnione od okresu eksploatacji pojazdu, gdzie ich wartość występuje w przedziale 30–60% lub ceny części alternatywnych:
 - okres użytkowania pojazdu do 3 lat — procent pomniejszenia 30%,
 - okres użytkowania pojazdu powyżej 3 do 5 lat — procent pomniejszenia 45%,
 - okres użytkowania pojazdu powyżej 5 do 8 lat — procent pomniejszenia 55%,
 - okres użytkowania pojazdu powyżej 8 lat — procent pomniejszenia 60%.
3. Wariant partnerski — ceny części oryginalnych lub alternatywnych.

Ubezpieczyciel może również ponosić odpowiedzialność za koszty dodatkowe, tj.⁴⁴:

 - koszty holowania lub transportu pojazdu do warsztatu,
 - koszty dodatkowego badania technicznego,
 - koszty zabezpieczenia pojazdu po dokonaniu przeglądu i protokołu, ale w okresie nie dłuższym niż 3 dni.

Artykuł 817 kodeksu cywilnego określa termin wypłacenia odszkodowania i jest to 30 dni od daty otrzymania zawiadomienia o wypadku⁴⁵. W przypadku gdy wypłata nie jest możliwa ze względu na inne okoliczności, wówczas zakład ubezpieczeń wypłaci klientowi odszkodowanie w terminie 14 dni od daty, w której nastąpiło staranne wyjaśnienie wszystkich warunków.

Do **obowiązków właściciela ubezpieczonego pojazdu w ramach ubezpieczenia w momencie szkody** należy⁴⁶:

1. Powiadomienie ubezpieczyciela w odpowiednim terminie o zaistnieniu zdarzenia — reguluje to OWU.
2. Niepodejmowanie żadnych napraw ani poprawek przed oględzinami rzeczoznawcy/przedstawiciela zakładu ubezpieczeń.
3. W przypadku zagubienia/utarty dokumentów czy kluczyków — powiadomienie ubezpieczyciela.
4. Zawiadomienie policji w przypadku powstania szkody w okolicznościach mogących świadczyć o przestępstwie.
5. Dostarczenie ubezpieczycielowi wszystkich dokumentów dotyczących zdarzenia.

Dla przykładu LINK4 wyszedł naprzeciw oczekiwaniom klientów, którzy nie potrzebują pełnej ochrony. W swojej ofercie ubezpieczyciel ten w ramach ubezpieczenia Autocasco oferując ubezpieczenie Smart Casco⁴⁷ w pięciu wariantach (tabela 3). Ceny polis zależą od wybranej opcji oraz wartości samochodu i zaczynają się już od 49 zł. Zakres tego ubezpieczenia obejmuje żywioły (pożar, huragan, grad, powódź, lawina i inne siły przyrody).

⁴⁴ Bieniek, G. (2007). *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 116.

⁴⁵ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. *Kodeks cywilny* (Dz.U. 1964, nr 16, poz. 93 z późn. zm.), art. 817.

⁴⁶ Bieniek, G. (2007). *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 117.

⁴⁷ <https://www.link4.pl/ubezpieczenie-smart-casco>. (10.08.2020).

Tabela 3.

Warianty ubezpieczenia Smart Casco wraz z ceną w LINK4 (w zł)

Wartość pojazdu	Wariant ubezpieczenia				
	Żywioty	Kradzież	Kradzież/Żywioty	Szkoda całkowita/ Żywioty	Szkoda całkowita/ Kradzież/Żywioty
do 15 000 zł	49	109	129	159	199
15 000–25 000	59	159	179	209	314
25 000–40 000	69	209	229	264	414

Źródło: <https://www.link4.pl/ubezpieczenie-smart-casco>. (10.08.2020).

W ramach szkody całkowitej ubezpieczyciel odpowiada za:

- zderzenie pojazdu z innymi pojazdami, osobami, zwierzętami lub przedmiotami pochodzącymi z zewnątrz pojazdu,
- działanie osób trzecich,
- wybuch,
- nagłe działanie czynnika termicznego lub chemicznego pochodzącego z zewnątrz pojazdu,
- zatopienie.

W opcji kradzież jest ochrona od kradzieży, kradzieży z włamaniem i rozboju.

2.3. Ubezpieczenie Następstw Nieszczęśliwych Wypadków (NNW)

W dobrowolnym ubezpieczeniu Następstw Nieszczęśliwych Wypadków (NNW) **ochroną ubezpieczeniową może być objęty kierowca lub kierowca i pasażerowie** pojazdu w liczbie zgodnej z liczbą miejsc w samochodzie. **Przedmiotem ubezpieczenia** są trwale następstwa nieszczęśliwych wypadków⁴⁸, które powstały w związku z ruchem pojazdu i polegają na uszkodzeniu ciała lub utracie zdrowia, co skutkuje trwałym uszczerbkiem⁴⁹ na zdrowiu lub śmiercią ubezpieczonego, podczas następujących sytuacji:

⁴⁸ Nieszczęśliwy wypadek to zdarzenie nagłe, które powstało w okresie odpowiedzialności ubezpieczyciela, wywołane przyczyną zewnętrzną, niezależną od woli ubezpieczonego.

⁴⁹ Trwały uszczerbek na zdrowiu to spowodowane nieszczęśliwym wypadkiem trwale uszkodzenie urazowe danego organu, narządu lub układu oraz występujące przy tym powikłania. Wysokość trwałego uszczerbku na zdrowiu określa się za pomocą procentów, na podstawie orzeczenia lekarskiego i aktualnej na dzień powstania nieszczęśliwego wypadku tabeli oceny procentowego stałego lub długotrwałego uszczerbku na zdrowiu. Tabela znajduje się w załączniku do Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 18 grudnia 2002 r. w sprawie szczegółowych zasad orzekania o stałym lub długotrwałym uszczerbku na zdrowiu, trybu postępowania przy ustalaniu tego uszczerbku oraz postępowania o wypłatę jednorazowego odszkodowania (Dz.U. 2002, nr 234, poz. 1974).

- wsiadania do pojazdu i wysiadania z pojazdu,
- przebywania w pojeździe w przypadku zatrzymania pojazdu lub postoju pojazdu na trasie jazdy,
- naprawy pojazdu na trasie jazdy,
- bezpośrednio przy załadowywaniu i rozładowywaniu pojazdu bądź przyczepy zespolonej z pojazdem.

W ramach ubezpieczenia NNW ubezpieczyciel wypłaca świadczenie (jego wysokość uzależniona jest od procentowego uszczerbku na zdrowiu, stwierdzonego przez lekarza oraz sumy ubezpieczenia)⁵⁰. **Umowa ubezpieczenia NNW zawierana jest najczęściej na rok.** Zakład ubezpieczeń zapewnia ochronę bez względu na to kto spowodował wypadek (czy właściciel, czy inna osoba, której właściciel użyczył samochodu, czy też trzecia osoba, która jest sprawcą wypadku z innego pojazdu). Wysokość świadczenia ustala ubezpieczyciel zgodnie z sumą ubezpieczenia zapisaną w polisie i w warunkach przedstawionych w OWU na jednego ubezpieczonego. Ubezpieczenie NNW komunikacyjne jest przypisane do samochodu, aczkolwiek nieliczni ubezpieczyciele oferują je niezależnie od pojazdu.

Tak, jak w przypadku ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, w ubezpieczeniu AC **zakład ubezpieczeń nie wypłaca odszkodowania**, gdy⁵¹:

- kierowca był w stanie po spożyciu alkoholu lub innych środków odurzających,
- nie posiadał dokumentów uprawniających do jazdy,
- w samochodzie znajdowała się niedozwolona liczba osób lub wypadek zdarzył się podczas trwającego wyścigu,
- wypadek spowodowany został umyślnie,
- w związku z popełnieniem przestępstwa lub jego próbą,
- pojazd nie miał ważnej rejestracji lub badań technicznych (bierze się to pod uwagę, jeśli zły stan techniczny pojazdu mógł się przyczynić do wypadku),
- wskutek działań wojennych, terrorystycznych, rozruchów, strajków, wojny domowej, niepokojów społecznych, stanu wojennego lub wyjątkowego,
- podczas nauki jazdy,
- podczas odpłatnego wynajmu pojazdu.

Odpowiedzialność, którą w ramach umowy ubezpieczenia przyjął na siebie ubezpieczyciel kończy się wraz z⁵²:

- końcem okresu zapisanym w umowie,
- doręczeniem przez ubezpieczonego oświadczenia o wypowiedzeniu umowy,
- brakiem zapłaty składki w terminie 7 dni od otrzymania wezwania do zapłaty,

⁵⁰ Ostrowska, D., Lipska, A., Witkowska, J. (2018). *Rynek biur podróży w Polsce*. Warszawa: CeDeWu, s. 113.

⁵¹ Por. Jędrzychowska, A., Poprawska, E. (2016). *Ubezpieczenia komunikacyjne*. W: Ronka-Chmielowiec, W. (red.). *Ubezpieczenia*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck, s. 377.

⁵² Wierzbicka, E. (red.). (2010). *Ubezpieczenia non-life*. Warszawa: CeDeWu, s. 261.

- dniem odstąpienia od umowy,
- wyrejestrowaniem pojazdu.

Zakład ubezpieczeń w ramach swojej oferty proponuje klientom ochronę na terytorium RP i poza jej granicami. W Polsce **suma ubezpieczenia NNW** najczęściej wynosi od 5 000 do 10 000 zł. Na przykład AXA proponuje ubezpieczenie NNW na kwoty 5 000 zł, 20 000 zł, 100 000 zł i 150 000 zł. Ubezpieczyciele w swoich warunkach dokładnie precyzują zakres ochrony ubezpieczeniowej, w związku z czym może na przykład wystąpić podwyższenie sumy ubezpieczenia lub ubezpieczenie ryzyk nieszczęśliwych wypadków w czasie rajdów i wyścigów⁵³. Compensa w swojej ofercie ma ubezpieczenie NNW na sumę od 10 000 zł do 100 000 zł na jedno i wszystkie zdarzenia powstałe w okresie ubezpieczenia⁵⁴.

Ubezpieczenie NNW obejmuje następujące świadczenia⁵⁵:

- wypłatę całej sumy ubezpieczenia w przypadku trwałego 100% uszczerbku na zdrowiu,
- w razie częściowego uszczerbku na zdrowiu — taki procent sumy ubezpieczenia, w jakim nastąpił trwały uszczerbek,
- w przypadku śmierci ubezpieczonego — 100% sumy ubezpieczenia,
- zwrot poniesionych na terytorium Polski kosztów jednorazowego nabycia protez i środków pomocniczych oraz kosztów przeszkolenia zawodowego inwalidów do określonej procentowo (np. 10%) wysokości sumy ubezpieczenia,
- zwrot poniesionych na terytorium Polski kosztów leczenia następstw nieszczęśliwych wypadków lub zdarzenia objętego umową ubezpieczenia — do określonej procentowo wysokości sumy ubezpieczenia, ale np. z określeniem maksymalnej kwotowo granicy (np. do 5 000 zł),
- zwrot kosztów transportu zwłok do miejsca pochówku w Polsce, w kwocie do określonej procentowo wysokości sumy ubezpieczenia lub maksymalnie określonej kwotowo sumy.

TUiR Allianz Polska S.A.⁵⁶ swoim klientom oferuje NNW w wariantcie podstawowym, na sumę 10 000 zł, które przeznaczone jest tylko dla kierowcy, zapewniając mu ochronę w razie uszczerbku na zdrowiu lub śmierci w następstwie nieszczęśliwego wypadku w Polsce i za granicą. Dodatkowo obejmuje ono pokrycie kosztów leczenia poniesionych w Polsce (kosztów rehabilitacji lub zakupu niezbędnych leków) do 5 000 zł. W wariantcie rozszerzonym Allianz chroni kierowcę i pasażerów pojazdu w Polsce i za granicą w razie uszczerbku na zdrowiu lub śmierci w następstwie nieszczęśliwego wypadku. W tym ubezpieczeniu suma ubezpieczenia w przypadku śmierci: kierowcy wynosi 150 000 zł, pasażerów — 50 000 zł. W razie uszczerbku w wyniku nieszczęśliwego wypadku suma ubezpieczenia wynosi 50 000 zł oraz limit na koszty leczenia — 5 000 zł.

⁵³ Witkowska, J. (2009). *Ubezpieczenia komunikacyjne...*, s. 213.

⁵⁴ <https://www.compensa.pl/ubezpieczenie/nnw>. (06.08.2020).

⁵⁵ Witkowska, J. (2009). *Ubezpieczenia komunikacyjne...*, s. 213.

⁵⁶ <https://www.allianz.pl>. (10.08.2020).

Generali TU S.A.⁵⁷ w ubezpieczeniu NNW Kierowcy oferuje ochronę niezależnie od pojazdu, który prowadzi ubezpieczony na sumę do 100 000 zł.

W TUiR Warta S.A.⁵⁸ istnieje możliwość zakupu z NNW komunikacyjnym pakietu NNW Bezpieczna Rodzina, który zapewnia wypłatę wysokich sum w razie śmierci kierowcy w wypadku komunikacyjnym. Za 29 zł rocznie można otrzymać ochronę na 100 tys. zł, za 49 zł – 150 tys. zł, a za 99 zł – 300 tys. zł.

2.4. Ubezpieczenie Assistance

Assistance (oznacza wsparcie, pomoc) jest dobrowolnym, uzupełniającym ubezpieczeniem komunikacyjnym. Ubezpieczyciele w ramach tego produktu oferują **pomoc techniczną, medyczną, serwisową**, która jest udzielana kierowcy i pasażerom ubezpieczonego pojazdu, na skutek:

- wypadku lub kolizji drogowej,
- utraty pojazdu,
- jego unieruchomienia w przypadku awarii lub uszkodzenia,
- w związku z chorobą kierowcy lub pasażera.

Historia ubezpieczenia Assistance na polskim rynku jest krótka, lecz jest to często wybierany produkt jako dodatkowy produkt do ubezpieczeń OC p.p.m. i AC.

Zakłady ubezpieczeń zapewniają **świadczenia związane z samym pojazdem**:

- naprawa pojazdu na miejscu zdarzenia,
- holowanie pojazdu,
- dostarczenie paliwa, gdy go zabraknie,
- zorganizowanie kasacji pojazdu i pokrycie kosztów z tym związanych,

oraz **świadczenia związane z kierowcą i pasażerami**:

- nocleg w hotelu,
- przejazd do miejsca zamieszkania lub do miejsca przeznaczenia,
- przejazd właściciela po odbiór naprawionego lub odzyskanego po kradzieży pojazdu,
- transport sanitarny ubezpieczonych,
- możliwość skorzystania z zmiennika w przypadku, gdy kierowca doznał urazu ciała lub nagle zachorował,
- odwiedziny osoby ubezpieczonej hospitalizowanej dłużej niż 7 dni (przejazd i nocleg),
- transport zwłok na skutek zgonu ubezpieczonego,
- udzielenie wszelkiego rodzaju informacji o: możliwościach zarezerwowania pojazdu zastępczego z wypożyczalni, o telefonach pomocy drogowej na terenie Polski, o lokalnej sieci autoryzowanych warsztatów samochodowych,

⁵⁷ <https://www.generali.pl>. (10.08.2020).

⁵⁸ <https://www.warta.pl/ubezpieczenia/samochod/nnw>. (10.08.2020).

- przekazanie pilnej wiadomości najbliższej rodzinie ubezpieczonego,
- pomoc prawną.

W związku z tym, że **Assistance jest ubezpieczeniem dobrowolnym OWU ustala każdy zakład indywidualnie**. Należy dokładnie zapoznać się z ofertą ubezpieczyciela, gdyż jej zakres w danym wariancie ochrony może być bardzo różny. Zasadniczo na wszystkie zdarzenia towarzystwa ustalają **limity kosztów czy sum ubezpieczenia**, w ramach których ponoszą odpowiedzialność. Na przykład w LINK4 dostępne są trzy warianty Assistance: Assistance, Auto Assistance Plus, Auto Assistance Komfort.

Pierwszy wariant jest podstawowy i zawiera:

- pomoc techniczną w wyniku awarii, wypadku, uszkodzenia, kradzieży i wandalizmu,
- naprawę na miejscu zdarzenia,
- holowanie do wskazanego przez klienta miejsca (w obrębie 200 km),
- wymianę koła,
- uruchomienie, gdy rozładuje się akumulator,
- dostarczenie paliwa,
- pomoc, jeśli paliwo zamarźnie lub jeśli zostanie nalane niewłaściwe,
- koszty złomowania,
- koszty otwarcia w przypadku utraty lub zniszczenia kluczyków,
- pokrycie kosztów parkowania do 2 dni,

a także jedno z poniższych świadczeń do wyboru:

- samochód zastępczy do 4 dni w razie wypadku lub kradzieży,
- nocleg w hotelu dwu i trzygwiazdkowym, jeśli klient znajduje się ponad 20 km od miejsca zamieszkania,
- transport kierowcy i pasażerów do celu podróży lub miejsca zamieszkania, jeśli odległość ta przekracza 20 km.

Drugi wariant zawiera wszystkie opcje podstawowe oraz samochód zastępczy do 2 dni. W wariancie — Ubezpieczenie Auto Assistance Komfort — oprócz podstawowego Assistance LINK4 oferuje⁵⁹:

- holowanie bez limitu kilometrów w Polsce i do 500 km od miejsca zdarzenia na terenie Europy,
- opiekę nad dziećmi, jeśli klient będzie hospitalizowany lub jest ich jedynym opiekunem,
- transport ze szpitala do miejsca zamieszkania, jeśli hospitalizacja trwa co najmniej 5 dni,
- wizytę bliskiej osoby w szpitalu i koszty jej zakwaterowania w hotelu dwu i trzygwiazdkowym, jeśli tak zalecą lekarze,
- schronienie i opiekę dla zwierząt, jeśli klient zostanie przewieziony do szpitala,
- kierowcę, jeśli klient nie może prowadzić własnego samochodu, a znajduje się ponad 20 km od miejsca zamieszkania,
- samochód zastępczy na 10 dni w razie wypadku lub kradzieży i 5 dni w razie awarii.

⁵⁹ <https://www.link4.pl/ubezpieczenie-auto-assistance>. (11.08.2020).

Zakład ubezpieczeń STU Ergo Hestia S.A. w ramach Car Assistance posiada trzy warianty: Wypadek, Awaria, Turbo. Swoim klientom oferuje holowanie do 500 km w Polsce i do 250 km w Europie w dwóch pierwszych opcjach oraz najwyższy na rynku limit holowania do 1 500 km zagranicą (w Polsce bez limitu) w wariantcie Turbo. Pojazd zastępczy dostępny jest od 5 do 10 dni. Limit na zakwaterowanie w hotelu do 3 dni. Suma ubezpieczenia w wariantcie Wypadek i Awaria wynosi 5 000 zł, w Turbo — 20 000 zł⁶⁰.

Firma Mondial Assistance w ramach pakietu „Assistance dla samochodu” proponuje⁶¹:

- pomoc drogową,
- holowanie do warsztatu naprawczego,
- pojazd zastępczy,
- transport osób,
- kontynuację podróży innym środkiem transportu niż wynajęty samochód,
- zakwaterowanie w hotelu,
- odprowadzenie samochodu do miejsca zamieszkania lub celu podróży,
- pomoc i zabezpieczenie samochodu w przypadku włamania lub zatrzaśnięcia kluczy,
- dostarczenie paliwa,
- kontrolę przedsprzedażową,
- wstępną likwidację szkody,
- pomoc prawną,
- dostarczenie części,
- pomoc kierowcy zastępczego,
- powiadomienia i porady,
- informację o natężeniu ruchu i stanie dróg,
- after party driver,
- szofera,
- szkołę bezpiecznej jazdy,
- Car SPA.

W ramach ubezpieczenia Assistance krótkoterminowego (tabela 4) zakłady ubezpieczeń w swoich ofertach mają różny okres i zakres ochrony, limit holowania pojazdu oraz zakres terytorialny. W LINK4 okres ochrony wynosi tyle ile czas wyjazdu, w Warcie 15 dni. Z kolei w Generali w Direct okres ochrony to 7, 15 lub 30 dni. Zakres ochrony obejmuje pomoc w razie awarii samochodu, wypadku, kradzieży auta oraz innych zdarzeń losowych (uszkodzenie auta, wandalizm). Limit holowania wynosi od 100 do 500 km.

⁶⁰ <https://www.ergohestia.pl/centrum-wiedzy/car-assistance>. (11.08.2020).

⁶¹ <https://mondial-assistance.pl/oferta/produkty-i-uslugi/assistance-dla-samochodu>. (11.08.2020).

Tabela 4.
Porównanie ofert Assistance krótkoterminowego pojazdu

Ubezpieczyciel	Okres ochrony	Zakres ochrony	Limit holowania pojazdu	Zakres terytorialny
Direct – ubezpieczenie assistance w podróży	7, 15 lub 30 dni	Pomoc w razie: awarii samochodu, wypadku lub kradzieży auta.	Od 100 do 350 km od miejsca zdarzenia	Polska i Europa z wyłączeniem krajów byłego ZSRR, za wyjątkiem Litwy, Łotwy i Estonii.
Generali – Bezpieczny.pl	7, 15 lub 30 dni	Pomoc w razie: awarii samochodu, wypadku lub kradzieży auta.	Od 250 km do 500 km od miejsca zdarzenia	Polska i Europa
HDI lub Warta – Podróżnik 15	15 dni	Pomoc w razie: wypadku, awarii samochodu, innych zdarzeń losowych lub kradzieży auta.	Od 100 do 400 km od miejsca zdarzenia	Europa + Maroko, Tunezja i Izrael
LINK4 – Podróż + Auto Assistance	Czas wyjazdu turystycznego	Pomoc w razie: awarii samochodu, wypadku, uszkodzenia auta, kradzieży pojazdu lub wandalizmu.	Do 200 km od miejsca zdarzenia	Europa + państwa basenu Morza Śródziemnego.

Źródło: Sztandera, K. (2020). *Jak wybrać assistance drogowe z holowaniem auta za granicą?* https://rankomat.pl/samochod/jak-wybrac-assistance-drogowe-z-holowaniem-auta-za-granica?rt_dev=c&rt_camp=10780257113&rt_kw=&rt_med=cpc&rt_so=google&gclid=Cj0KCQj-wg8n5BRCDARIsALxKb94_vPWWqn5GQnhe0KqLLcewTtZSAZyo0XeOhQaLzby7W_L2Q_5AsO0aAuw3EALw_wcB. (11.08.2020).

Poniżej zaprezentowano (tabela 5) różne limity holowania auta za granicą w Assistance całorocznym uwzględniając najwyższe warianty ochrony ubezpieczeniowej wybranych ubezpieczycieli. Najwyższym limitem holowania samochodu za granicą mogą pochwalić się: InterRisk, PZU, Uniqa (1 200 km) oraz Compensa (1 100 km). Zakres terytorialny obejmuje najczęściej Polskę oraz Europę.

Tabela 5.
Limity holowania auta za granicą w Assistance całorocznym w najwyższych wariantach ochrony

Ubezpieczyciel	Limit holowania samochodu za granicą	Zakres terytorialny
Allianz (pakiet plus)	Do równowartości 1000 euro	Polska, Europa, europejska część Turcji, grecka część Cypru, z wyłączeniem terytorium Białorusi, Ukrainy, Mołdawii, Rosji.
Aviva (pakiet rozszerzony)	Do 500 km	Polska i Europa z wyłączeniem Rosji.
AXA Direct (pakiet premium)	250 km po awarii, 350 km po wypadku	Polska i Europa z wyłączeniem krajów byłego ZSRR, z wyjątkiem Litwy, Łotwy i Estonii.
Benefia (pakiet pełny)	Do 1000 km	Polska i Europa + Tunezja
Compensa (pakiet lux)	Do 1100 km	Polska i Europa

Ubezpieczyciel	Limit holowania samochodu za granicą	Zakres terytorialny
Generali (komfort plus)	Do 400 km	Polska i Europa
InterRisk (pakiet premium)	Do 1200 km	Polska i Europa
LINK4 (pakiet komfort)	Do 500 km	Polska i Europa
mtu24	Do 100 km	Polska i Europa
Proama	Do 500 km	Polska i Europa
PZU (pakiet super)	Do 1200 km	Polska i Europa (z wyłączeniem Mołdawii i Rosji), a także Algieria, Maroko, Izrael i Tunezja
Uniqa (pakiet VIP extra)	Do 1200 km	Polska, Europa, Maroko, Tunezja
Warta (pakiet platynowy)	Do 800 km	Polska, Europa, Maroko, Tunezja i Izrael
Wiener	Do 100 km	Polska i Europa

Źródło: Sztandera, K. (2020). *Jak wybrać assistance drogowe z holowaniem auta za granicą?* https://rankomat.pl/samochod/jak-wybrac-assistance-drogowe-z-holowaniem-auta-za-granica?rt_dev=c&rt_camp=10780257113&rt_kw=&rt_med=cpc&rt_so=google&gclid=Cj0KCQj-wg8n5BRcARIsALxKb94_vPWWqn5GQnhe0KqILcewTtZSAZyo0XeOhQaLzby7W_L2Q_5AsO0aAuw3EALw_wcB. (11.08.2020).

Koszt ubezpieczenia Assistance, które obowiązuje przez cały rok na terenie Europy, to wydatek rządu 100 zł. Pakiety z maksymalną ochroną (w zależności od zakresu) kształtują się na poziomie od 250–300 zł do 600 zł. Najmniej wydadzą klienci poszukujący Assistance tylko na tydzień — ok. 25 zł⁶². Dzięki Assistance kierowcy mają zapewnioną ochronę podczas podróży, co zwiększa ich poczucie bezpieczeństwa i komfortu.

2.5. Zielona Karta

Zielona Karta to Międzynarodowy Certyfikat Ubezpieczeniowy, który informuje o tym, że jego posiadacz objęty jest obowiązkowym ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zgodnie z prawem ubezpieczeniowym odwiedzanego kraju i należącym do Systemu Zielonej Karty⁶³.

System Zielonej Karty działa od 1 stycznia 1953 r. i zapewnienia poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych otrzymanie należnego im odszkodowania z tytułu szkód spowodowanych przez kierowcę pojazdu zarejestrowanego za granicą. Obecnie System Zielonej Karty zrzesza 48 Biur Narodowych. W Polsce jest to Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (PBUK).

Zielona Karta to rodzaj ubezpieczenia OC p.p.m. w ruchu zagranicznym. W ramach tej ochrony zakład ubezpieczeń pokryje wyrządzone przez ubezpieczonego szkody na rzecz osób trzecich, mające miejsce poza granicami państwa oraz krajów, które podpisały Porozu-

⁶² Kowal, J. (2019). *Assistance za granicą — ubezpieczamy auto na zagraniczny wyjazd.* <https://mubi.pl/poradniki/assistance-za-granica>. (11.08.2020).

⁶³ <https://www.pbuk.pl/oc-komunikacyjne/zielona-karta>. (10.08.2020).

mienie Wielostronne. Poziom odszkodowania zależy od sumy ustalonej limitami prawnymi danego kraju, w którym doszło do zdarzenia drogowego.

Zielona Karta to dokument mający taki sam wzór graficzny, który stosowany jest we wszystkich państwach. Wydawana jest w języku narodowym kraju, w którym działa zakład ubezpieczeń oraz w języku angielskim lub francuskim **na okres od 15 dni do nawet 12 miesięcy**. W celu uzyskania Zielonej Kraty klient składa odpowiedni wniosek do ubezpieczyciela, u którego został ubezpieczony pojazd⁶⁴. Najczęściej zakłady ubezpieczeń wydają Zieloną Kartę bezpłatnie (w związku z posiadaniem polisy OC p.p.m. — Aviva, AXA, Benefia, Compensa, Generali, InterRisk, LINK4, Proama, PZU, Uniqa)⁶⁵. W Polsce w zależności od zakładu można spotkać się też z innym nazewnictwem, np. Międzynarodowa Karta Ubezpieczenia Samochodowego (Warta, Allianz) czy Międzynarodowy Certyfikat Ubezpieczenia Komunikacyjnego (AXA) oraz Międzynarodowy Certyfikat Ubezpieczeniowy (LINK4).

Zieloną Kartę stosuje się w celu ułatwienia kierowcom podróżowania samochodem za granicą, a także ubezpieczyciel w ten sposób gwarantuje wsparcie finansowe poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych. Dzięki Zielonej Karcie kierowcy nie muszą kupować ubezpieczenia OC p.p.m. w każdym kraju, przez który będą podróżować.

Warto zauważyć, że ochrona w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC p.p.m. funkcjonuje na terenie aż 33 państw (Andory, Austrii, Belgii, Bułgarii, Chorwacji, Cypru, Czech, Danii, Estonii, Finlandii, Francji, Grecji, Hiszpanii, Holandii, Irlandii, Islandii, Liechtensteinu, Litwy, Łotwy, Luksemburga, Malty, Niemiec, Norwegii, Portugalii, Rumunii, Serbii, Słowacji, Słowenii, Szwajcarii, Szwecji, Wielkiej Brytanii, Włoch oraz Węgier). Są to państwa, które podpisały Porozumienie Wielostronne — przede wszystkim państwa należące do Unii Europejskiej oraz Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA).

Wjeżdżając na teren 14 państw: Albanii, Azerbejdżanu, Białorusi, Bośni i Hercegowiny, Czarnogóry, Iranu, Izraela, Maroko, Mołdawii, Macedonii, Rosji, Tunezji, Turcji i Ukrainy należy posiadać Zieloną Kartę.

2.6. Ubezpieczenie graniczne

Ubezpieczenie graniczne jest formą ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, które działa na podobnej zasadzie jak ubezpieczenie Zielonej Karty. Przedmiotem ubezpieczenia granicznego jest odpowiedzialność cywilna osoby prowadzącej pojazd mechaniczny, która podczas trwania ochrony wyrządziła określoną szkodę⁶⁶.

Ubezpieczenie te przeznaczone jest dla posiadaczy pojazdów mechanicznych, które zarejestrowane są poza granicami Unii Europejskiej, Europejskiego Obszaru Gospodarczego

⁶⁴ Miotk, M. (2020). *Zielona Karta — co to jest i gdzie trzeba ją mieć?* <https://ubezpieczamy-auto.pl/zielona-karta>. (10.08.2020).

⁶⁵ Sztandera, K. (2020). *Zielona Karta — czym jest i ile kosztuje*. <https://rankomat.pl/samochod/kiedy-gdzie-kierowca-potrzebuje-zielonej-karty-za-granica>. (10.08.2020).

⁶⁶ <https://mubi.pl/poradniki/oc-graniczne/#czym-jest-ubezpieczenie-graniczne>. (10.08.2020).

i Szwajcarii. Właściciel pojazdu mechanicznego spoza terytorium tych krajów ma obowiązek posiadania ważnego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, zwanego ubezpieczeniem granicznym. Minimalny okres ważności tego ubezpieczenia w państwach należących do Systemu Zielonej Karty to 15 dni. Z kolei polskie ubezpieczenie graniczne zawierane jest na min. 30 dni.

Ubezpieczenie graniczne można kupić na granicy w sytuacji, gdy⁶⁷:

- Polacy, którzy podróżują własnym samochodem do krajów poza UE lub do państw strefy Zielonej Karty, nie posiadają Zielonej Karty (gdyż np. o niej zapomnieli),
- obcokrajowcy i właściciele samochodów zarejestrowanych poza Unią Europejską, wjeżdżający do Polski bez ważnego ubezpieczenia OC p.p.m. lub Zielonej Karty.

Tabela 6.

Koszt ubezpieczenia granicznego (w euro)

Kraj	Ubezpieczenie graniczne na 15 dni	Ubezpieczenie graniczne na 30 dni
Albania	49,0	65,0
Białoruś	17,0	25,0
Bośnia i Hercegowina	40,0	75,0
Czarnogóra	15,0	28,0
Kosowo	30,0	41,0
Maroko	57,0	88,0
Mołdawia	4,5	7,0
Macedonia	50,0	70,0
Rosja	43,0	65,0
Turcja	42,0	44,0
Ukraina	9,2	12,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://www.pbuk.pl/materialy-dla-prasy/item/20-europejska-mapa-cen-ubezpieczen-granicznych>. (10.08.2020).

Koszt ubezpieczenia granicznego waha się od 20 zł do prawie 400 zł w zależności od kraju i okresu ważności⁶⁸ (tabela 6).

2.7. Inne ubezpieczenia komunikacyjne

Oprócz podstawowych ubezpieczeń komunikacyjnych (OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, Autocasco, Assistance, ubezpieczenia Następstw Nieszczęśliwych Wypadków oraz Zielonej Karty) na rynku dostępnych jest wiele innych ubezpieczeń, które są powiązane z ubezpieczeniami komunikacyjnymi. Do których można zaliczyć:

⁶⁷ Ibidem.

⁶⁸ Ibidem.

- ubezpieczenie szyb od stłuczenia,
- ubezpieczenie bagażu,
- ubezpieczenie opon.

Ubezpieczenie szyb jest dobrowolnym ubezpieczeniem dodatkowym, typu casco, zapewniającym ochronę dotyczącą stłuczenia szyb pojazdu (szyby przedniej lub również szyb bocznych). Bardzo często ubezpieczenie szyb można wykupić w pakiecie z ubezpieczeniem Autocasco. Ubezpieczyciel gwarantuje wymianę lub naprawę szyby w warsztacie. Ustalenie zasięgu terytorialnego ubezpieczenia to sprawa indywidualna danego zakładu. Część towarzystw zapewnia ochronę zarówno w kraju, jak i poza jego granicami, pozostała część – wyłącznie na terytorium państwa, w którym ubezpieczenie zostało zawarte. Dokładna analiza ogólnych warunków danego ubezpieczyciela pozwoli na wybranie właściwej oferty. Ceny tego produktu na polskim rynku wahają się od 80 do 180 złotych⁶⁹.

Innym dodatkowym ubezpieczeniem jest **ubezpieczenie bagażu**. Jego istota polega na ubezpieczeniu rzeczy przewożonych w samochodzie przed uszkodzeniem, zniszczeniem i utratą, jeśli dojdzie do kradzieży lub straty bagażu w wyniku zdarzeń losowych, np.: pożaru, powodzi, intensywnych opadów deszczu, wówczas zakład ubezpieczeń zwróci poniesione z tego tytułu koszty⁷⁰.

Obecnie AXA DIRECT oferuje ubezpieczenie bagażu⁷¹ wraz z zakupem ubezpieczenia OC lub OC+AC. Zapewnia ochronę na wypadek uszkodzenia bądź zniszczenia bagażu w wyniku wypadku lub kradzieży. Dziecięce foteliki samochodowe również wchodzi w zakres ochrony. Terytorium obowiązywania ubezpieczenia to Polska, Europa (z wyłączeniem ryzyka kradzieży na terenie Rosji, Białorusi, Ukrainy i Mołdawii). Maksymalna suma ubezpieczenia bagażu wynosi 3 000 zł, a składka zaczyna się od 39 zł za rok ochrony.

W przypadku uszkodzenia opon pomocne może okazać się **dodatkowe ubezpieczenie opon**, które jest ubezpieczeniem typu Assistance. Możliwy jest zakup ubezpieczenia w pakiecie z ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, Autocasco lub Assistance. Towarzystwo ubezpieczeń zapewnia udzielenie szybkiej pomocy w razie problemów z oponami. W ramach tej ochrony można liczyć na wymianę koła na miejscu zdarzenia lub odholowanie pojazdu do warsztatu wulkanizacyjnego, jeżeli wymiana nie jest możliwa. Plusem takiego rozwiązania jest to, że klient nie traci zniżek z tytułu ubezpieczenia AC, gdyby z niego skorzystał. Niektórzy ubezpieczyciele zapewniają również pokrycie kosztów naprawy koła w warsztacie. Zakłady ubezpieczeń udzielają także informacji, gdzie

⁶⁹ <https://www.mfind.pl/akademia/dla-kierowcow/ubezpieczenie-szyb-samochodowych>. (05.08.2020).

⁷⁰ <https://cuk.pl/porady/czym-jest-ubezpieczenie-bagazu>. (05.08.2020).

⁷¹ Definicja AXA — bagaż to przedmioty stanowiące własność ubezpieczonego, które w chwili powstania szkody znajdowały się w pojeździe, w tym w bagażniku wewnętrznym lub bagażniku zewnętrznym samochodu, za bagaż uznaje się również foteliki służące do przewozu dzieci oraz bagażnik zewnętrzny zamontowany na pojeździe, w tym boksy dachowe, za bagaż nie uznaje się biżuterii, pieniędzy, kart płatniczych oraz innych środków płatniczych — *Ogólne Warunki Ubezpieczeń Komunikacyjnych AXA Ubezpieczenia*. https://www.axadirect.pl/files/www/uploads/pdf/1977_OWU_komunikacyjne.pdf, s. 9. (06.08.2020).

znajdują się zakłady wulkanizacyjne, sklepy z oponami itp.⁷². Ubezpieczyciele dokładnie precyzują w OWU, gdzie ich ubezpieczenie obowiązuje (tabela 7). Najczęściej ubezpieczenie opon obowiązuje w Polsce (AXA Direct, HDI, LINK4, mtu24.pl, Wiener).

Tabela 7.

Zakres terytorialny obowiązywania ubezpieczenia opon (stan na 24.02.2020 r.)

Zakład	Zakres terytorialny
AXA Direct	Polska
AVIVA	Polska i Europa z wyłączeniem Rosji
Compensa	Polska, państwa należące do Unii Europejskiej oraz Albania, Andora, Białoruś, Bośnia i Hercegowina, Czarnogóra, Islandia, Lichtenstein, Macedonia, Mołdawia, Monako, Norwegia, Rosja (część europejska), San Marino, Serbia, Szwajcaria, Turcja (część europejska), Ukraina i Watykan
HDI	Polska
LINK4	Polska
mtu24.pl	Polska
Wiener	Polska

Źródło: Stugik, S. (2020). *Ubezpieczenie opon — Co obejmuje i ile kosztuje?* https://rankomat.pl/samochod/ubezpieczenie-opon-ktore-towarzystwo-zapewnia-najszerszy-zakresochrony?rt_dev=c&rt_camp=361763918&rt_kw=&rt_med=cpc&rt_so=google&gclid=CjwK-CAjwsan5BRAOEiwALzomX00nTjzRnKp9hzjf4gg4HafyxG6DWXlXleXQrL_3Euj-mKPlj1xuairRoCj4MQAvD_BwE. (05.08.2020).

Należy pamiętać, iż jak przy każdym produkcie ubezpieczeniowym, w ubezpieczeniu opon występują pewne ograniczenia w możliwości korzystania z nich. Ważna jest suma ubezpieczenia, do wysokości której odpowiada zakład ubezpieczeń w ramach wszystkich zdarzeń. Kolejna kwestia to limity wprowadzone na poszczególne usługi np.: jaka jest maksymalna kwota naprawy na miejscu zdarzenia, ile kilometrów może być bezpłatnie holowany samochód. Następnie warto zwrócić uwagę na to, ile zdarzeń będzie objętych ochroną (wszystkie, czy tylko pierwsze) oraz w jakich okolicznościach można wezwać pomoc. W przypadku zakładu ubezpieczeń AVIVA pomoc można wezwać tylko po kolizji lub wjechaniu w dziurę na drodze. Istotna jest także definicja uszkodzenia opony. Na przykład w LINK4 uszkodzenie opony definiuje się jako: „uszkodzenie opony — przebicie, pęknięcie, wybuch opony, brak powietrza w oponie, w szczególności powstałe na skutek najechania na ostre przedmioty takie jak gwoździe, ubytki w drodze czy szkło, wynikające z przyczyn innych niż wypadek, chyba że są następstwem kolizji z przedmiotami pochodzącymi z zewnątrz pojazdu lub wybuchu, i nie doszło równocześnie do zderzenia ubezpieczonego pojazdu z innym pojazdem, uniemożliwiające kontynuację jazdy po drogach publicznych w sposób bezpieczny lub zgodny z przepisami ruchu drogowego”⁷³.

⁷² <https://www.mfind.pl/akademia/abc-zakupu/ubezpieczenie-opon>. (06.04.2019).

⁷³ Link4, *Ogólne warunki ubezpieczenia. Program pomocy z samochodem zastępczym i Assistance opony*, punkt 3.1.10. https://www.link4.pl/sites/default/files/files/link4_owu_program_pomocy_z_samochodem_zastepczym_i_assistance_opony_01_2017.pdf. (05.08.2020).

W tabeli 8 przedstawiono oferty ubezpieczycieli dotyczące ubezpieczenia opon z uwzględnieniem zakresu i ochrony, sumy ubezpieczenia i limitów.

Tabela 8.

Zakres ochrony, suma ubezpieczenia oraz stosowane limity w ubezpieczeniu opon

Towarzystwo/ wariant ochrony	Zakres ochrony	Suma ubezpieczenia oraz limity
AXA Direct ASS Wariant Opony	<ul style="list-style-type: none"> – wymiana koła lub kół na miejscu, gdy zostały uszkodzone opony lub dętki na sprawne koło lub koło zapasowe będące na wyposażeniu pojazdu, – holowanie do wskazanego przez centrum Alarmowe AXA warsztatu, – naprawa w warsztacie wskazanym przez AXA, – telefoniczna pomoc informacyjna, 	Tylko pokrycie kosztów dojazdu pomocy drogowej, holowania i robocizny.
AVIVA (dodatkowe ubezpieczenie ASS) ASS Opon Pojazdu	<ul style="list-style-type: none"> – wymiana koła na koło zapasowe będące na wyposażeniu pojazdu lub usprawnienie uszkodzonej opony za pomocą zestawu naprawczego (o ile jest on na wyposażeniu pojazdu), – w przypadku braku możliwości wymiany lub naprawy na miejscu zdarzenia — holowanie pojazdu do najbliższego zakładu naprawczego wulkanizacyjnego, – pokrycie kosztów naprawy koła lub opony (jeśli naprawa jest możliwa), – telefoniczna pomoc informacyjna, 	Tylko koszty realizowanych usług. Ubezpieczenie nie obejmuje np. zakupu nowego koła lub opony.
Compensa Compensa OPONY	<ul style="list-style-type: none"> – wymiana na miejscu zdarzenia kół, w których zostały uszkodzone opony lub dętki, na sprawne koło lub koła zapasowe będące na wyposażeniu ubezpieczonego pojazdu lub tymczasowa naprawa uszkodzonej opony przy pomocy zestawu naprawczego będącego na wyposażeniu pojazdu, – jeżeli wymiana koła lub kół w miejscu zdarzenia nie jest możliwa — holowanie ubezpieczonego pojazdu do najbliższego czynnego warsztatu świadczącego usługi, 	Tylko koszty realizowanych usług (wymiana koła, naprawa opony, holowanie). Suma ubezpieczenia: 300 zł w Polsce; 80 euro za granicą.
HDI Opony As- sistance	<ul style="list-style-type: none"> – wymiana na miejscu kół, w których zostały uszkodzone opony lub dętki, na sprawne koło lub koła zapasowe, będące na wyposażeniu ubezpieczonego pojazdu lub użycie zestawu naprawczego, będącego na wyposażeniu pojazdu, – holowanie pojazdu do serwisu, w którym zostanie dokonana naprawa uszkodzonego ogumienia i pokrycie kosztów tej naprawy, jeżeli wymiana koła lub kół w miejscu zatrzymania nie będzie możliwa, – telefoniczna pomoc informacyjna, 	Suma ubezpieczenia: w przypadku pomocy w warsztacie do 150 zł za usługę wymiany lub naprawy w odniesieniu do jednego koła.

Towarzystwo/ wariant ochrony	Zakres ochrony	Suma ubezpieczenia oraz limity
LINK4 Program Pomocy z Samochodem Zastępczym i Assistance Opony	<ul style="list-style-type: none"> – wymiana koła na miejscu zdarzenia na koło zapasowe należące do wyposażenia pojazdu albo holowanie do warsztatu w przypadku, jeżeli ubezpieczony nie posiada koła zapasowego, zestawu naprawczego, odkręcenie uszkodzonego koła nie jest możliwe na drodze lub uszkodzeniu uległa więcej niż jedna opona, – naprawa opony lub opon we wskazanym przez LINK4 warsztacie, – telefoniczna pomoc informacyjna, – przekazanie pilnej wiadomości na zlecenie kierowcy osobie na terenie Polski w związku z zaistnieniem zdarzenia, 	<p>Suma ubezpieczenia:</p> <p>naprawa na miejscu: do 200 zł,</p> <p>holowanie do 100 km, łącznie 2 000 zł na wszystkie uszkodzenia opon pojazdu, bez względu na liczbę zdarzeń.</p>
mtu24.pl Ubezpieczenie Opon	<ul style="list-style-type: none"> – organizacja oraz pokrycie kosztów naprawy uszkodzonych opon na miejscu zdarzenia lub wymiany na koła zapasowe będące na wyposażeniu pojazdu klienta lub zorganizowanie holowania pojazdu do punktu obsługi wskazanego przez ubezpieczonego na odległość nie większą niż 150 km od miejsca zdarzenia, – pokrycie kosztów naprawy lub wymiany opon, poniesionych w warsztacie, – mtu24.pl udziela pomocy także w przypadku uszkodzenia opon przez osoby trzecie (akty wandalizmu), – zorganizowanie i pokrycie kosztów wymiany koła, 	<p>Suma ubezpieczenia: 1 000 zł Polisa obejmuje tylko jedno zdarzenie w całym okresie ubezpieczenia.</p>
Wiener Auto ASS Opony	<ul style="list-style-type: none"> – holowanie pojazdu z miejsca zdarzenia, jeżeli wymiana koła w miejscu zdarzenia nie będzie możliwa, – pokrycie kosztów naprawy w serwisie wskazanym przez Centrum Alarmowe, – telefoniczna pomoc informacyjna. 	<p>Tylko koszty realizowanych usług (wymiana koła, naprawa opon, holowanie).</p>

Źródło: Stugik, S. (2020). *Ubezpieczenie opon – Co obejmuje i ile kosztuje?* https://rankomat.pl/samochod/ubezpieczenie-opon-ktore-towarzystwo-zapewnia-najszerszy-zakresochrony?rt_dev=c&rt_camp=361763918&rt_kw=&rt_med=cpc &rt_so=google&gclid=CjwKCAjwsan5BRAOEiwALzomX00nTjzRnKp9hzjf4gg4HafyxG6DWWXlxlXQrL_3EujmKPlj1xuairOCj4MQAvD_BwE. (05.08.2020).

Zakłady ubezpieczeń nie pokrywają kosztów związanych z zakupem materiałów służących do naprawy lub wymiany opon (np.: nowe opony, dętki, uszkodzone felgi czy zestaw naprawczy koła). Ochrona nie obejmuje także kradzieży ogumienia.

Ubezpieczyciele w swoich OWU wskazują okoliczności, w których nie ponoszą odpowiedzialności za szkodę. Do wykluczeń generalnych, które mają zastosowanie w przypadku każdego ubezpieczenia komunikacyjnego zalicza się⁷⁴:

- rażące niedbalstwo lub szkody spowodowanych umyślnie,
- usiłowanie popełnienia lub popełnienie przez kierującego pojazdem przestępstwa podczas prowadzenia pojazdu,
- kierowania pojazdem przez kierującego bez wymaganych prawem uprawnień (chyba, że nie miało to wpływu na wystąpienie szkody),

⁷⁴ Stugik, S. (2020). *Ubezpieczenie opon...*, (05.08.2020).

- kierowania autem przez kierującego będącego w stanie po spożyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środków odurzających czy substancji psychotropowych,
- szkód powstałych w wyniku działań wojennych, strajków, akcji protestacyjnych, aktów terroryzmu,
- użycie pojazdu podczas wyścigu lub treningu do takiej imprezy,
- szkód po katastrofie nuklearnej, działaniu radioaktywności lub na skutek wycieków, zanieczyszczeń, skażeń,
- szkód powstałych w wyniku eksploatacji pojazdu niezgodnej z zaleceniami producenta,
- sytuacji, gdy ubezpieczony pojazd nie był w chwili zdarzenia dopuszczony do ruchu lub nie miał aktualnych badań technicznych.

Dodatkowo powodem odmowy udzielania pomocy lub zwrotu kosztów w ramach ubezpieczenia opon może być sytuacja, gdy:

- koszty poniósł kierowca podczas świadczenia pomocy przez specjalistyczne służby na autostradzie,
- pojazd został unieruchomiony wskutek obciążenia ponad dopuszczalną masę całkowitą,
- udzielenie świadczeń uniemożliwiło działanie siły wyższej,
- naprawa opony miała miejsce poza standardowymi godzinami pracy warsztatu,
- doszło do kolizji lub wypadku z udziałem innego pojazdu.

W wielu OWU nieutwardzona droga jest wykluczana z odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń (np. Compensa, HDI, Wiener, LINK4). Koszt ubezpieczenia opon to wydatek rzędu 7 zł za rok w zakładzie Wiener, w AXA to koszt 19 zł, a w mtu24.pl — 35 zł.

W LINK4⁷⁵ istnieje możliwość zakupu **ubezpieczenia Kluczyki Plus**. W ramach tego ubezpieczenia zakład pokryje koszty skradzionych kluczyków, tablic i dowodu rejestracyjnego. Dodatkowo wypłata odszkodowania nie zmniejszy niżek ubezpieczonego w przeszłości.

Klient, który kupi ubezpieczenie OC p.p.m. lub OC p.p.m. i AC w LINK4 może otrzymać na czas trwania polisy licencję do nawigacji NaviExpert z modulem LINK4 Kasa Wraca⁷⁶. Jest to program, w którym możliwe jest uzyskanie zwrotu do 30% wpłaconej składki. Program ten ocenia styl jazdy. Aby otrzymać nagrodę za bezpieczną jazdę należy przejechać samochodem z włączoną nawigacją i modulem LINK4 Kasa Wraca min. 200 km w miesiącu (przynajmniej przez 5 dni oraz pokonując danego dnia min. 10 kilometrów). Każdy, spośród 11 miesięcy analizowanych przez LINK4 w ciągu roku jest rozliczany oddzielnie, a zwrot składki jest sumą miesięcznych premii i zostanie wypłacony po zakończeniu polisy. Za mniej bezpieczną jazdę nie karze się kierowców. Dzięki temu programowi, który cieszy się dużym zainteresowaniem (do połowy kwietnia 2020 r. od uruchomienia programu), do kierujących bezpiecznie wróciło ponad 2 mln 344 tys. zł. LINK4 udziela także 7% zniżki za zakup polisy przez Internet, a 4,5% za płatność elektroniczną, np. przez Blik czy kartą. Od blisko pięciu lat w LINK4 honorowana jest też Karta Dużej Rodziny — w przypadku polis

⁷⁵ <https://www.link4.pl/ubezpieczenie-kluczyki-plus>. (10.08.2020).

⁷⁶ *Regulamin Promocji „Link4 Kasa Wraca”*. https://www.link4.pl/sites/default/files/files/regulamin_promocji_kasawraca_2019_06_14.pdf. (10.08.2020).

komunikacyjnych oznacza to 5% zniżki na zakup ubezpieczenia OC p.p.m. lub OC p.p.m./AC oraz 50% na zakup ubezpieczenia komunikacyjnego NNW⁷⁷.

Na polskim rynku ubezpieczeń komunikacyjnych dostępnych jest wiele ofert. W tabeli 9 zaprezentowano możliwości ochrony w Allianz w ramach czterech pakietów ubezpieczeń komunikacyjnych (Komfort, Plus, Extra, Max).

Tabela 9.

Pakiety ubezpieczeń komunikacyjnych w Allianz

Ubezpieczenie komunikacyjne	Pakiety ubezpieczeń komunikacyjnych w Allianz			
	Komfort Ochrona prawna, podstawowy wariant Assistance i NNW dla kierowcy	Plus Rozszerzone warianty Assistance i NNW dla kierowcy i pasażerów	Extra Dodatkowa ochrona na wypadek kradzieży, wandalizmu i stłuczenia szyb	Max Maksymalna ochrona AC, szkody parkingowe, pojazdy do 6 lat – stała suma ubezpieczenia
OC komunikacyjne	+	+	+	+
Ochrona Prawna	+	+	+	+
NNW – wariant podstawowy	+	+	+	+
Assistance – wariant podstawowy	+	+	+	+
Autocasco – ryzyka katastroficzne		+	+	+
Autocasco – pożar, eksplozja, implozja		+	+	+
Autocasco – kolizja ze zwierzęciem		+	+	+
NNW – wariant rozszerzony		+	+	+
Assistance – wariant rozszerzony		+	+	+
Autocasco – kradzież			+	+
Autocasco – wandalizm			+	+
Ubezpieczenie szyb			+	+
Autocasco – inne uszkodzenia pojazdu				+
Autocasco – stała suma ubezpieczenia				+

Źródło: opracowanie na podstawie TUiR Allianz S.A.: https://www.allianz.pl/pl_PL/dla-ciebie/samochod/moj-samochod.html. (10.08.2020).

W tabeli 10 przedstawiono różnice w ofertach ubezpieczycieli uwzględniając ubezpieczenie OC, NNW, Assistance dla 34-letniej kobiety z Wrocławia, mającej prawo jazdy od 17 lat i bezszkodową historię ubezpieczenia, która posiada Volkswagena Passata Alltracka

⁷⁷ LINK4 nagradza nawet tych kierowców, którzy... nie jeżdżą. (2020). <https://spidersweb.pl/2020/04/link4-kasa-wraca.html>. (10.08.2020).

z 2013 roku (benzyna, 1984 cm³)⁷⁸. W prezentowanym zestawieniu suma ubezpieczenia NNW waha się w granicach od 10 000 do 50 000 zł, natomiast składka od 758 zł do 1676 zł.

Tabela 10.

Oferta ubezpieczeń komunikacyjnych w Allianz

Zakład ubezpieczeń	Oferta	Suma ubezpieczenia NNW (w zł)	Cena (w zł)
Aviva	OC + NNW + Assistance	50 000	837
AXA Direct	OC + NNW + Assistance	10 000	758
Benefia	OC + NNW	30 000	1065
LINK4	OC + NNW + Assistance	20 000	866
mtu24.pl	OC + NNW	15 000	934
Uniqa	OC + NNW + Assistance	15 000	1618–1676

Źródło: Kubczyk, K. (2019). *15 pytań o ubezpieczenie NNW komunikacyjne. Kierowcom brakuje tej wiedzy, a Tobie?* <https://mubi.pl/poradniki/ubezpieczenie-nnw>. (10.08.2020).

⁷⁸ Kubczyk, K. (2019). *15 pytań o ubezpieczenie NNW komunikacyjne. Kierowcom brakuje tej wiedzy, a Tobie?* <https://mubi.pl/poradniki/ubezpieczenie-nnw>. (10.08.2020).

Rozdział 3. Bezpieczeństwo na polskich drogach

3.1. Pojęcia związane z wypadkami

Bezpieczeństwo ruchu drogowego, szczególnie liczba wypadków drogowych to ważna determinanta, która ma wpływ na częstość szkód w ubezpieczeniach komunikacyjnych. Z jednej strony nad poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego czuwają władze danego państwa, z drugiej strony również towarzystwa ubezpieczeń szukają nowych możliwości ograniczenia liczby wypadków i złagodzenia ich skutków w ramach przyjętej na siebie odpowiedzialności społecznej. Zakłady poprzez analizę danych dotyczących szkód dążą do zmniejszenia szkodowości. Czynią to dzięki identyfikacji grup kierowców najwyższego ryzyka, co później uwzględniają w swoich produktach (np.: przez zachęcanie do przestrzegania przepisów ruchu drogowego i bezpiecznej jazdy udzielając zniżek za bezszkodową jazdę lub za udział w szkoleniach)¹.

W związku z licznymi szkodami drogowymi, powstałymi na skutek wypadku lub kolizji, do których dochodzi na polskich drogach, państwo wprowadziło od 1962 roku do dziś obowiązkowe ubezpieczenie OC p.p.m. Był też czas, kiedy w Polsce obowiązkowymi ubezpieczeniami komunikacyjnymi było ubezpieczenie AC (od 1975 r. do końca 1990 r.) i NNW (od 1962 r. do końca 1990 r.).

Wypadek drogowy to zdarzenie w ruchu spowodowane nieumyślnym zaniechaniem ogólnie panujących przepisów bezpieczeństwa, które doprowadziło do śmierci, zniszczenia mienia, obrażenia ciała lub rozstroju zdrowia trwającego dłużej niż 7 dni². **Kolizja** z kolei to zdarzenie, którego skutkiem są straty materialne (uszkodzenie pojazdu, płotu, urządzenia drogowego, bagażu, itp.) lub też jeden z uczestników doznał obrażeń ciała powodujących naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający krócej niż 7 dni.

¹ *Europejski rynek ubezpieczeń komunikacyjnych* (2010). CEA, PIU. Warszawa, s. 41. <https://piu.org.pl/public/upload/ibrowser/PIU%20CAE%20raport%20t%C5%82umaczenie.pdf>. (22.08.2020).

² Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. *Kodeks karny* (Dz.U. 1997, nr 88, poz. 553 z późn. zm.), art. 177.

Na skutek wypadku lub kolizji uszczerbku na zdrowiu mogą doznać osoby uczestniczące w tym zdarzeniu. Do takich osób zalicza się: ofiarę lekko ranną, ofiarę ciężko ranną oraz ofiarę śmiertelną. **Ofiara lekko ranna (z lekkimi obrażeniami ciała)** to osoba, która poniosła uszczerbek na zdrowiu, który naruszył czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający krócej niż 7 dni i został stwierdzony przez lekarza. **Ofiara ciężko ranna (z ciężkimi obrażeniami ciała)** to osoba, u której stwierdzono obrażenia powodujące naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni. Natomiast **ofiara śmiertelna (osoba zabita)** to osoba zmarła na miejscu wypadku lub w okresie 30 dni od zdarzenia drogowego.

Współcześnie ubezpieczenia komunikacyjne pełnią kluczowe funkcje i należą do najczęściej kupowanych ubezpieczeń gospodarczych przez społeczeństwo³. Rozwój motoryzacji przyczynił się do rozwoju rynku ubezpieczeń komunikacyjnych. Na przełomie lat można zauważyć różne tendencje, które zwiększają zapotrzebowanie na ochronę z tytułu ubezpieczeń komunikacyjnych (wzrost liczby samochodów, natężenia na drogach, duża liczba kolizji i wypadków samochodowych). P. Kaczanowski uważa, że rozwój potencjału transportowego miał związek ze wzrostem nie tylko krajowego, ale również i granicznego ruchu samochodowego⁴.

3.2. Wypadki drogowe i ich skutki

W Polsce na koniec 2019 roku zarejestrowanych było (tabela 11) ponad 31,4 mln pojazdów (z czego pojazdy osobowe stanowiły 76,0% (23,9 mln)). Dla porównania w roku 2010 było zarejestrowanych 23,0 mln pojazdów (17,2 mln pojazdów osobowych). W okresie ostatnich 10 lat liczba pojazdów silnikowych zwiększyła się o 36,3%, samochodów osobowych o 38,5%, ciężarowych o 22,4%, a motocykli aż o 53,3%. Dane dotyczące pojazdów zarejestrowanych znajdują się na stronie Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców⁵.

W 2019 roku zgłoszono 30 288 wypadków drogowych (83 wypadki dziennie), w których śmierć poniosło 2 909 osób (prawie 8 osób dziennie), a rannych było 35 477 (97 osób dziennie) (tabela 12). Natomiast kolizji w tym roku było 455 454 (prawie 1 248 dziennie).

³ Ortyński, K. (2010). *Ubezpieczenia komunikacyjne, istota, grupy ryzyka*. W: Wierzbička, E. (red.). *Ubezpieczenia non-life*. Warszawa: CeDeWu, s. 251.

⁴ Kaczanowski, P. (2001). *Ubezpieczenia komunikacyjne*. W: Monkiewicz, J. (red.). *Podstawy ubezpieczeń, tom II — produkty*. Warszawa: Poltext, s. 125–126.

⁵ <http://www.cepik.gov.pl>. (10.11.2020).

Tabela 11.
Liczba pojazdów silnikowych w Polsce w latach 2010–2019

Lata	Pojazdy silnikowe	W tym:		
		samochody osobowe	samochody ciężarowe	motocykle
2010	23 037 149	17 239 800	2 767 035	1 013 014
2011	24 189 370	18 125 490	2 892 064	1 069 195
2012	24 875 717	18 744 412	2 920 779	1 107 260
2013	25 683 575	19 389 446	2 962 064	1 153 169
2014	26 472 274	20 003 863	3 037 427	1 189 527
2015	27 409 106	20 723 423	3 098 376	1 272 333
2016	28 601 037	21 675 388	3 179 655	1 355 625
2017	29 634 928	22 503 579	3 248 538	1 427 115
2018	30 800 790	23 429 016	3 338 166	1 502 888
2019	31 388 643	23 874 531	3 387 536	1 553 370

Źródło: opracowanie na podstawie: Symon, E. (2020). *Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku*. Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego. Warszawa, s. 5. <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>. (17.08.2020).

Tabela 12.
Liczba wypadków drogowych oraz ich skutki w latach 2010–2019

Lata	Wypadki	Zabici	Ranni
2010	38 832	3 907	48 952
2011	40 065	4 189	49 501
2012	37 046	3 571	45 792
2013	35 847	3 357	44 059
2014	34 970	3 202	42 545
2015	32 967	2 938	39 778
2016	33 664	3 026	40 766
2017	32 760	2 831	39 466
2018	31 674	2 862	37 359
2019	30 288	2 909	35 477

Źródło: opracowanie na podstawie: Symon, E. (2020). *Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku*. Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego. Warszawa, s. 7. <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>. (17.08.2020).

W 2019 roku spadła liczba wypadków w porównaniu z rokiem 2010 o 22,0%, liczba zgonów o 25,5% i rannych o 27,5%. Liczba kolizji, w tym samym okresie sprawozdawczym

wzrosła o (8,6%)⁶. Może to być spowodowane nadmiernym brakiem odpowiedzialności kierujących, ale również przyczyna może być zupełnie inna — częstsze wzywanie policji do takich zdarzeń.

Analizując sytuację na polskich drogach od 1975 r. zauważono, że liczba wypadków w 1975 roku wynosiła 39 404 i stopniowo rosła osiągając w 1997 r. najwyższy poziom 66 586 wypadków, po czym zaczęła maleć do poziomu 30 288 wypadków w 2019 roku. W kwestii kolizji dane z 1990 r. informują o 106 693 takich zdarzeniach. Po czym liczba kolizji rosła systematycznie do 2004 r., następnie malała do 2015 r. i ponownie rosła osiągając najwyższy poziom w 2019 r. Osób rannych w 1975 r. na skutek wypadków odnotowano 52 018. Najwięcej rannych było w 1997 r. — 83 162, a najmniej w ciągu ostatnich 44 lat w roku 2019 — 35 477. Biorąc pod uwagę liczbę zabitych na polskich drogach, w 1975 r. ofiar śmiertelnych było 5 633. Najwięcej osób zginęło w 1991 roku — 7 901, a najmniej w 2017 r. 2 831⁷. Nadal w Europie Polska jest krajem, w którym współczynnik zabitych w wypadkach jest bardzo wysoki.

Ważne informacje zawierają wskaźniki, dzięki którym można porównywać sytuację dotyczącą bezpieczeństwa na drogach w różnych krajach. Na przełomie ostatnich dziesięciu lat (tabela 13) wskaźnik mówiący o wypadkach na 100 tys. ludności w Polsce zmniejszył się o 21,7% z poziomu 100,8 do 78,9.

Tabela 13.

Wypadki drogowe i ich ofiary w Polsce w latach 2010–2019 — wskaźniki

Lata	Wypadki drogowe na 100 tys. ludności	Ofiary śmiertelne na 100 tys. ludności	Ofiary śmiertelne na 100 tys. pojazdów	Ranni na 100 tys. pojazdów	Ofiary śmiertelne na 100 wypadków	Ranni na 100 wypadków
2010	100,8	10,14	16,96	212,49	10,1	126,1
2011	104,2	10,89	17,34	205,12	10,5	123,6
2012	96,2	9,28	14,38	184,08	9,7	123,6
2013	93,1	8,72	13,07	171,55	9,4	122,9
2014	90,9	8,32	12,10	160,72	9,2	121,7
2015	85,7	7,64	10,72	145,13	8,9	120,7
2016	87,6	7,87	10,58	142,53	9,0	121,1
2017	85,3	7,37	9,55	133,17	8,6	120,5
2018	82,5	7,45	9,29	121,29	9,0	117,9
2019	78,9	7,60	9,27	113,03	9,6	117,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/metadane/cechy/2423>. (18.08.2020).

⁶ <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>. (17.08.2020).

⁷ Ibidem.

W przypadku wskaźnika dotyczącego ofiar śmiertelnych na 100 tys. ludności zmiana nastąpiła o 25,0%. Zdecydowaną poprawę widać w przypadku ofiar śmiertelnych i rannych na 100 tys. pojazdów. W 2010 roku ofiar śmiertelnych na 100 tys. pojazdów było 16,96, a w 2019 — 9,27. Z kolei rannych na 100 tys. pojazdów w 2010 r. było aż 212,49, a w 2019 r. — 113,03 (spadek o 46,8%). Analizując liczbę ofiar i rannych na 100 wypadków zauważono również tendencję spadkową. W przypadku zabitych spadek wyniósł 4,9%, a w przypadku rannych — 7,1%.

Najwięcej wypadków i rannych (tabela 14) na skutek wypadków w 2019 roku było w województwie wielkopolskim (3 894 wypadków i 4 566 rannych), łódzkim (3 351 wypadków i 4 047 rannych) i małopolskim (3 136 wypadków i 3 716 rannych), a najmniej w województwie podlaskim (585 wypadków i 620 osób rannych), opolskim (614 wypadków i 703 osoby ranne) i lubuskim (660 wypadków i 775 osób rannych).

Tabela 14.

Liczba wypadków drogowych oraz ich skutki i wskaźniki w poszczególnych województwach w Polsce w 2019 roku

Województwa	Wypadki	Zabici	Ranni	Wskaźnik liczby zabitych na 100 wypadków	Wskaźnik liczby rannych na 100 wypadków
Dolnośląskie	1 929	215	2 275	11,1	117,9
Kujawsko-pomorskie	940	211	974	22,4	103,6
Lubelskie	1 139	170	1 233	14,9	108,3
Lubuskie	660	92	775	13,9	117,4
Łódzkie	3 351	239	4 047	7,1	120,8
Małopolskie	3 136	176	3 716	5,6	118,5
Mazowieckie (bez KSP)*	2 268	310	2 678	13,7	118,1
Opolskie	614	73	703	11,9	114,5
Podkarpackie	1 481	157	1 708	10,6	115,3
Podlaskie	585	106	620	18,1	106,0
Pomorskie	2 297	160	2 775	7,0	120,8
Śląskie	2 965	199	3 561	6,7	120,1
Świętokrzyskie	1 056	131	1 241	12,4	117,5
Warmińsko-mazurskie	1 218	103	1 486	8,5	122,0
Wielkopolskie	3 894	279	4 566	7,2	117,3
Zachodniopomorskie	1 221	129	1 406	10,6	115,2
KSP	1 534	159	1 713	10,4	111,7
Polska	30 288	2 909	35 477	9,6	117,1

*KSP — Komenda Stołeczna Policji

Źródło: opracowanie na podstawie: Symon, E. (2020). *Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku*. Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego. Warszawa, s. 9. <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>. (17.08.2020).

Na drogach województwa mazowieckiego (310), wielkopolskiego (279) i łódzkiego (239) śmierć poniosło najwięcej osób, a najmniej w województwie opolskim (73), lubuskim (92) i warmińsko-mazurskim (103). Wskaźnik liczby zabitych na 100 wypadków w 2019 r. średnio dla Polski wyniósł 9,6. Najwyższy był w województwie kujawsko-pomorskim (22,4), podlaskim (18,1) oraz lubelskim (14,9), najniższy w województwie małopolskim (5,6), śląskim (6,7) oraz pomorskim (7,0). Z kolei wskaźnik informujący o liczbie rannych na 100 wypadków w 2019 r. dla Polski wynosił 117,1. Najwyższy odnotowano w województwie warmińsko-mazurskim (122,0) oraz województwach pomorskim i łódzkim (120,8), najniższy w województwie kujawsko-pomorskim (103,6), podlaskim (106,0) i lubelskim (108,3)⁸.

Tabela 15.

Wskaźniki stanu bezpieczeństwa w zależności od liczby mieszkańców w poszczególnych województwach w 2019 roku

Województwa	Ludność*	Wskaźnik liczby wypadków na 100 000 mieszkańców	Wskaźnik liczby zabitych na 100 000 mieszkańców	Wskaźnik liczby rannych na 100 000 mieszkańców
Dolnośląskie	2 899 986	66,5	7,4	78,4
Kujawsko-pomorskie	2 074 517	45,3	10,2	47,0
Lubelskie	2 112 216	53,9	8,0	58,4
Lubuskie	1 013 031	65,2	9,1	76,5
Łódzkie	2 460 170	136,2	9,7	164,5
Małopolskie	3 404 863	92,1	5,2	109,1
Mazowieckie (bez KSP)	2 341 291	96,9	13,2	114,4
Opolskie	984 345	62,4	7,4	71,4
Podkarpackie	2 127 462	69,6	7,4	80,3
Podlaskie	1 179 430	49,6	9,0	52,6
Pomorskie	2 337 769	98,3	6,8	118,7
Śląskie	4 524 091	65,5	4,4	78,7
Świętokrzyskie	1 237 369	85,3	10,6	100,3
Warmińsko-mazurskie	1 425 967	85,4	7,2	104,2
Wielkopolskie	3 495 470	111,4	8,0	130,6
Zachodniopomorskie	1 698 344	71,9	7,6	82,8
KSP**	3 070 155	50,0	5,2	55,8
Polska	38 386 476	78,9	7,6	92,4

* Dane GUS według stanu na 30.06.2019 r.

** Wskaźniki liczone dla miasta Warszawy łącznie z podległymi KSP powiatami

Źródło: opracowanie na podstawie: Symon, E. (2020). *Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku*. Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego. Warszawa, s. 12. <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>. (17.08.2020).

⁸ Symon, E. (2020). *Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku*. Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego. Warszawa, s. 9–11. <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>. (19.08.2020).

Analizując dane związane z wypadkami, osobami rannymi i zabitymi warto również zwrócić uwagę na przełożenie tych danych na liczbę mieszkańców (tabela 15).

Wskaźnik wypadków na 100 tys. mieszkańców w Polsce w 2019 roku wyniósł 78,9, rok wcześniej był wyższy — 82,5. Patrząc na sytuację w poszczególnych województwach wskaźnik ten kształtuje się od poziomu 136,2 w województwie łódzkim i 111,4 wielkopolskim do poziomu 45,3 w województwie kujawsko-pomorskim i 49,6 w województwie podlaskim. Wskaźnik liczby zabitych na 100 tys. mieszkańców w 2019 r. wyniósł 7,6 (rok wcześniej był niższy — 7,5). Najwyższy wskaźnik odnotowano w województwie mazowieckim — 13,2 oraz świętokrzyskim — 10,6, najniższy w województwie śląskim — 4,4 i małopolskim — 5,2. Wskaźnik liczby rannych na 100 tys. mieszkańców w 2019 r. kształtował się na poziomie — 92,4, i był niższy niż w 2018 r. — 97,3. Najwięcej rannych na 100 tys. mieszkańców zauważono w województwie łódzkim — 164,5 i wielkopolskim — 130,6 (tak samo, jak w przypadku wskaźnika związanego z wypadkami). Najmniej rannych w wypadkach na 100 tys. mieszkańców było w województwie kujawsko-pomorskim — 47,0 i podlaskim (52,6).

Podsumowując rok 2019 w województwie kujawsko-pomorskim w 940 wypadkach śmierć poniosło 211 osób, co w przeliczeniu na 100 wypadków daje najwyższy wskaźnik 22,4, ale w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców wskaźnik ten wynosi już tylko 45,3 i jest najniższy w całej Polsce. W województwie podlaskim miało miejsce najmniej wypadków w skali kraju (585 wypadków), zginęło 106 osób, a wskaźnik wyniósł aż 18,1. Z kolei w województwie lubelskim w 1 139 wypadkach śmierć poniosło 170 osób (co daje wskaźnik 14,9). Zatem w tych trzech wymienionych województwach doszło do 8,8% wszystkich wypadków i zginęło 16,6% wszystkich ofiar. Biorąc pod uwagę wszystkie województwa największą stałość w korelacji liczby wypadków, rannych i zabitych odnotowano w województwie dolnośląskim, podlaskim, świętokrzyskim i zachodniopomorskim⁹.

3.3. Okoliczności wypadków drogowych

Do największej liczby wypadków w 2019 r. doszło w czerwcu (9,9% ogółu), październiku (9,6%) i wrześniu (9,5%) (tabela 16). Najwięcej osób poniosło śmierć w październiku (10,0%) i w lipcu (9,6%). Pogarszające się jesienne warunki atmosferyczne niekorzystnie wpływają na sytuację na drogach, a także zwieszające się natężenie ruchu w okresie wakacji.

⁹ Kalisz, M. (2020). *Skutki wypadków drogowych w województwach Polski*. <http://jedz-bezpiecznie.pl/Statystyki,Wypadki-drogowe-w-Polsce,Skutki-wypadkow-drogowych-w-województwach-Polski,2019,20200422>. (20.08.2020).

Tabela 16.
Wypadki drogowe i ich skutki według miesięcy w 2019 roku

Miesiące	Wypadki	Zabici	Ranni
Styczeń	1 932	193	2 320
Luty	1 844	214	2 169
Marzec	2 168	215	2 548
Kwiecień	2 386	228	2 823
Maj	2 508	224	2 914
Czerwiec	3 000	267	3 546
Lipiec	2 822	279	3 370
Sierpień	2 846	265	3 357
Wrzesień	2 876	259	3 417
Październik	2 916	291	3 297
Listopad	2 367	209	2 690
Grudzień	2 623	265	3 026
Ogółem	30 288	2 909	35 477

Źródło: opracowanie na podstawie: Symon, E. (2020). *Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku*. Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego. Warszawa, s. 14. <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>. (17.08.2020).

Do największej liczby wypadków drogowych w 2019 r. dochodziło w piątki (15,8% ogółu) i poniedziałki (15,1%), najmniej w niedziele (11,6%). W piątki (16,7%) oraz w poniedziałki (15,0%) najwięcej osób zginęło w wypadkach, najmniej w czwartki (12,6%). Z kolei rannych było najwięcej w piątki (15,5%) i soboty (15,0%), najmniej w niedziele (12,5%).

Warunki atmosferyczne (tabela 17) oraz oświetlenie mają wpływ na występowanie wypadków drogowych. Najczęściej do wypadków dochodzi przy dobrych warunkach atmosferycznych (64,5% wszystkich zdarzeń), wówczas też zginęło najwięcej osób (61,6% wszystkich zgonów na skutek wypadków) i najwięcej było rannych (63,9% wszystkich rannych). Przy sprzyjającej pogodzie kierujący czują się bezpieczniej, jadą szybciej, co niestety powoduje tragiczniejsze skutki. Kolejny czynnik, który powoduje najwięcej wypadków (19,0%), gdzie ginie najwięcej osób (21,2%) i gdzie jest najwięcej rannych (19,3%) to zachmurzenie. I dopiero na trzecim miejscu są opady deszczu.

Tabela 17.

Wypadki drogowe i ich skutki według warunków atmosferycznych* w 2019 roku

Warunki atmosferyczne	Wypadki	Zabici	Ranni
Dobre warunki atmosferyczne	20 281	1 871	23 583
Mgła, dym	254	41	322
Opady deszczu	3 504	354	4 169
Opady śniegu, gradu	505	47	624
Oślepiające słońce	679	50	789
Pochmurno	5 978	643	7 108
Silny wiatr	219	33	314

* W związku z możliwością wielokrotnego wyboru, w tabeli podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar

Źródło: opracowanie na podstawie: Symon, E. (2020). *Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku*. Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego. Warszawa, s. 17. <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>. (17.08.2020).

Zdecydowanie najwięcej wypadków (70,8% ogółu), zabitych (56,0%) i rannych (71,7%) jest w ciągu dnia. Spowodowane to jest największym natężeniem ruchu. Z kolei najwyższy wskaźnik zabitych odnotowuje się nocą, na nieoświetlonych drogach. Wówczas w co czwartym takim wypadku śmierć ponosi człowiek, gdzie w dzień — w co trzynastym wypadku.

Najczęściej do wypadku dochodzi w obszarze zabudowanym. W 2019 roku zdecydowana większość wypadków 21 359 (70,5% ogółu) miała miejsce w obszarze zabudowanym, zginęło wówczas 1 177 osób (40,5%), a 24 229 osób zostało rannych (68,3%). Jednakże to na obszarze niezabudowanym częściej giną ludzie (w co piątym wypadku śmierć poniósł człowiek), podczas gdy na obszarze zabudowanym w co osiemnastym. Na obszarach niezabudowanych kierujący jeżdżą szybciej, dodatkowo w jednym samochodzie śmierć ponosi więcej niż jedna osoba i pomoc lekarska dociera znacznie później. Proste odcinki dróg, to miejsca, gdzie występuje najwięcej wypadków — 16 698 zdarzeń (55,0% ogółu), śmierć poniosło 1 819 osób (61,7%), a 19 095 (53,6%) osób zostało rannych.

Do głównych przyczyn wypadków na prostych odcinkach zalicza się¹⁰:

- niedostosowanie prędkości do warunków na drodze — 33,3%,
- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu — 22,2%,
- nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu — 18,4%,
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami — 16,6%,
- nieprawidłowe wyprzedzanie — 9,5%.

Dużo wypadków miało miejsce na skrzyżowaniach z drogą z pierwszeństwem przejazdu — 8 688 wypadków (28,6%), zginęło 470 osób (15,9%), a rannych było 10 461 osób (29,4%). **Przyczyny wypadków na skrzyżowaniach z pierwszeństwem przejazdu** to¹¹:

¹⁰ Symon, E. (2020). *Wypadki drogowe...*, ss. 18–19.

¹¹ Ibidem, s. 19.

- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu — 74,0%,
- nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu — 15,8%,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu — 10,2%.

W 2019 roku 2 717 wypadków drogowych (9,0% ogółu wypadków) spowodowali użytkownicy dróg (kierujący, piesi, pasażerowie), którzy byli pod działaniem alkoholu. Zginęło w nich 326 osób (11,2% ogółu zabitych), a 3 081 osób było rannych (8,7% ogółu rannych).

Badanie przeprowadzone od 20.01.2020 do 02.02.2020 r. przez agencję SW RESEARCH na zlecenie PIU pokazuje jakie zagrożenie na drogach stanowią młodzi kierowcy. Młodzi kierowcy (osoby w wieku 18–24 lata) uważają się za: raczej lub zdecydowanie doświadczonych — 73,6%, dobrych lub bardzo dobrych kierowców — 94,0%, którzy zawsze bezbłędnie oceniają sytuację na drodze — 88,0%, a 61,0% z nich uważa, że można jeździć jednocześnie szybko i bezpiecznie. Młodzi kierowcy charakteryzują się najwyższym wskaźnikiem liczby wypadków na 10 tys. populacji. W 2019 roku byli oni sprawcami 4 910 wypadków, w których zginęły 462 osoby, a 6 409 było rannych. Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu było przyczyną 37,6% wypadków, spowodowanych przez osoby w wieku 18–24 lata. Współczynnik zabitych osób w tych wypadkach wyniósł aż 53,2%¹².

„Wypadki drogowe stanowią główny powód śmierci młodych Polaków, a polskie drogi należą do najbardziej niebezpiecznych w Europie”¹³. Bank Światowy określa koszty wypadków drogowych w Polsce na poziomie 30 mld zł. Z kolei NFZ podał, że „koszty leczenia ofiar wypadków drogowych wynoszą 3 mld zł”¹⁴.

W 2018 roku najwięcej wypadków drogowych odnotowano w Niemczech — 308 721, we Włoszech — 172 553, w Wielkiej Brytanii — 128 384 oraz w Hiszpanii — 102 299. Najwięcej osób odniosło obrażenia w wyniku wypadków na terytorium Niemiec — 396 018 osób, Włoch — 242 919, Wielkiej Brytanii — 167 478 oraz Hiszpanii — 138 609. Najwięcej osób zginęło w 2018 roku we Włoszech — 3 334, w Niemczech — 3 275 oraz we Francji — 3 246 osób. Z kolei najwyższy wskaźnik zabitych na 100 wypadków odnotowano na Cyprze — 9,8 i w Bułgarii — 9,1, a następnie w Polsce (9,0). Najwyższy wskaźnik rannych na 100 wypadków zauważono na Cyprze — 148,5, we Włoszech — 140,8 i w Hiszpanii — 135,5¹⁵.

Łącznie w 2019 r. na europejskich drogach śmierć z powodu wypadku samochodowego poniosło 24 625 osób. To tylko o 433 osoby mniej niż rok wcześniej. Według oficjalnych założeń śmiertelność w Europie w wyniku zdarzeń na drogach ma w 2030 roku spaść o po-

¹² *Młodzi kierowcy wiozą śmierć.* (2020). PIU. <https://piu.org.pl/mlodzi-kierowcy-wioza-smierc>. (12.09.2020).

¹³ *Stan bezpieczeństwa drogowego w Polsce. Kluczowe informacje.* (b.r.), Polska Izba Ubezpieczeń. <https://piu.org.pl/analizy>. (25.08.2020).

¹⁴ *Raport branży motoryzacyjnej 2018/2019.* (2018). Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, s. 74. <https://www.pzpm.org.pl/Publikacje/Raporty/Raport-branzny-motoryzacyjnej-2018-2019>. (25.08.2020).

¹⁵ Symon, E. (2020). *Wypadki drogowe...*, s. 79.

łową, a w 2050 roku wynieść zero. W ostatnich 10 latach w wypadkach samochodowych w Europie zginęło o 22,1% osób mniej¹⁶.

Biorąc pod uwagę stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii Europejskiej na 27 krajów Polska wciąż jest w grupie państw z „najbardziej niebezpiecznymi drogami” i zajmuje 24 miejsce. Przed wejściem Polski do Unii Europejskiej, pod względem wskaźnika zabitych na 1 mln mieszkańców Polska zajmowała 5 miejsce od końca. W 2018 roku w Polsce wskaźnik zagrożenia — czyli liczba zabitych w wypadkach mających miejsce na drogach na 1 mln mieszkańców wyniósł 76 i był o 44,9% wyższy od średniej europejskiej (średnia — 49). Co więcej Chorwacja i Łotwa to dwa kraje, które są za Polską w tej klasyfikacji. Mają wyniki zbliżone do Polski i mogą ją wkrótce wyprzedzić¹⁷.

3.4. Przyczyny wypadków

Generalnie analizując sytuację na polskich drogach zauważa się względną poprawę bezpieczeństwa. Do głównych **przyczyn wypadków** można zaliczyć:

- dużą liczbę pojazdów osobowych na drodze,
- przekroczenie prędkości obowiązującej na danym terenie,
- niedostosowanie prędkości do warunków atmosferycznych i znaków drogowych,
- jazdę po spożyciu alkoholu i innych środków odurzających,
- lekkomyślność osób w prowadzeniu pojazdów mechanicznych przez osoby młode i z małym stażem posiadania prawa jazdy,
- prowadzenie pojazdów przez osoby starsze z ograniczoną sprawnością ruchową,
- wtargnięcia osób na przejścia dla pieszych,
- nierespektowanie praw innych uczestników ruchu,
- dużą liczbę jednośladów na drodze, szczególnie w okresie letnim,
- zły stan infrastruktury drogowej,
- zły stan techniczny pojazdów.

Na szkodowość w ubezpieczeniach komunikacyjnych Autocasco w dużym stopniu wpływa **kradzież samochodów**. Od dłuższego czasu liczba kradzieży samochodów w Polsce maleje (tabela 8). Wydział Obsługi Informacyjnej Biura Wywiadu i Informacji Kryminalnych Komendy Głównej Policji zdefiniował zjawiska związane z kradzieżą samochodów, które podaje w swoich sprawozdaniach. **Postępowanie wszczęte** — jest to postępowanie wszczęte przez Policję w związku z sytuacją, co do której jest podejrzenie, że jest przestępstwem. Postępowanie to może być wszczęte przez prokuraturę i przekazane Policji. W tej kategorii występują także dochodzenia wszczęte faktycznie, a następnie zakończone wydaniem

¹⁶ Bakula, M. (2020). *Europa pobila kolejny rekord. Chodzi o liczbę ofiar śmiertelnych wypadków*. <https://www.wyorkierowcow.pl/europa-pobila-kolejny-rekord-chodzi-o-liczbe-ofiar-smiertelnych-wypadkow>. (18.08.2020).

¹⁷ Skoczyński, P., Wacowska-Słezak, J. *Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w 2018 roku*. Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego, s. 5. <https://www.obserwatoriumbrd.pl/resource/c17a26eb-a-594-48c3-bf3e-b71717392b9b:JCR>. (17.08.2020).

postanowienia o umorzeniu sprawy i wpisaniu do rejestru przestępstw. Nie uwzględnia się w tej kategorii postępowań wyłączonych względem czynu i współsprawcy. **Przestępstwo stwierdzone** — to przestępstwo, które jest kwalifikowane jako zbrodnia lub występki ściganym z oskarżenia publicznego. Objęte jest ono postępowaniem przygotowawczym zakończonym w wyniku, którego stwierdzono zaistnienie czynu zabronionego. **Przestępstwo wykryte** — to przestępstwo stwierdzone, gdzie w zakończonym postępowaniu przygotowawczym ustalono przynajmniej jednego podejrzanego. **Wskaźnik wykrywalności** (tzw. % wykrycia) — to iloraz liczby przestępstw wykrytych do ogólnej liczby przestępstw stwierdzonych powiększonych o liczbę przestępstw wykrytych po podjęciu postępowań umorzonych w roku ubiegłym lub w latach poprzednich¹⁸.

W analizowanych latach liczba wszczętych postępowań zmniejszyła się o 45,9% (tabela 18). Jeszcze w 2010 roku liczba kradzieży była na poziomie powyżej 16 tys. (45 samochodów dziennie), w 2019 r. skradziono 8,7 tys. pojazdów (24 samochody dziennie). W 1999 roku stwierdzono 71 543 przestępstw, wykryto 6 348, wskaźnik wykrywalności wynosił 8,8%¹⁹. Porównując dane z 1999 roku do 2019 roku zauważa się, iż liczba skradzionych samochodów w Polsce zmniejszyła się ponad 8-krotnie.

Tabela 18.

Kradzieże samochodów w Polsce w latach 2010–2019

Rok	Postępowania wszczęte	Postępowania zakończone	Przestępstwa stwierdzone	Przestępstwa wykryte	% wykrycia	Podejrzani
2010	16 098	bd	16 539	4 090	22,5	1 656
2011	16 285	bd	16 578	4 056	22,4	1 662
2012	15 427	15 849	16 230	4 289	24,2	1 776
2013	14 292	15 080	14 800	3 355	21,0	1 577
2014	13 504	13 613	13 791	3 752	25,1	1 435
2015	12 141	12 190	12 036	2 833	21,9	1 260
2016	11 220	11 769	11 448	2 189	18,3	1 194
2017	9 823	10 287	10 047	2 317	21,9	1 089
2018	8 816	9 123	8 745	2 279	23,8	1 056
2019	8 706	9 089	8 672	1 877	20,5	1 058

bd — brak danych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KGP: <https://statystyka.policja.pl/st/wybrane-statystyki/kradzieze-samochodow>. (17.09.2020).

¹⁸ *Uwagi i definicje*. <https://statystyka.policja.pl/st/wybrane-statystyki/kradzieze-samochodow>. (17.09.2020).

¹⁹ *Kradzież samochodu wg jednostek podziału administracyjnego kraju — przestępstwa stwierdzone, przestępstwa wykryte, % wykrycia*. <https://statystyka.policja.pl/st/przestepstwa-ogolem/przestepstwa-kryminalne/7-wybranych-kategorii-p/kradziez-cudzej-rzeczy/kradziez-samochodu/122278,Kradziez-samochodu.html>. (17.09.2020).

W 2019 roku najwięcej samochodów skradziono (tabela 19) w województwie mazowieckim (38,2% wszystkich kradzieży). Tam też dużo (pod względem liczby) wykryto przestępstw (14,5%). Jednakże wskaźnik wykrycia był tylko na poziomie 8,1%. W województwie śląskim najwięcej wykryto przestępstw 311 — (16,6%). Wskaźnik wykrycia wyniósł 37,8%. Natomiast najwyższym wskaźnikiem wykrycia mogą pochwalić się dwa województwa: lubelskie (65,7%) oraz podlaskie (60,7%).

Tabela 19.

Kradzieże samochodów w Polsce według województw w 2019 roku

Województwa	Przestępstwa stwierdzone	Przestępstwa wykryte	% wykrycia
Dolnośląskie	809	278	29,7
Kujawsko-pomorskie	221	90	36,3
Lubelskie	64	46	65,7
Lubuskie	309	48	15,3
Łódzkie	701	169	23,0
Małopolskie	257	55	21,0
Opolskie	80	43	49,4
Podkarpackie	56	24	42,1
Podlaskie	88	68	60,7
Pomorskie	757	152	18,8
Śląskie	717	311	37,8
Świętokrzyskie	45	9	20,0
Warmińsko-mazurskie	156	61	36,3
Wielkopolskie	856	174	19,7
Zachodniopomorskie	240	76	30,3
Mazowieckie (KWP z/s w Radomiu i KSP Warszawa):	3 316	273	8,1
– teren działania KWP z/s w Radomiu	277	73	26,1
– teren działania KSP Warszawa	3 039	200	6,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KGP: *Kradzież samochodu wg jednostek podziału administracyjnego kraju — przestępstwa stwierdzone, przestępstwa wykryte, % wykrycia*. <https://statystyka.policja.pl/st/przestępstwa-ogolem/przestępstwa-kryminalne/7-wybranych-kategorii-p/kradziez-cudzej-rzeczy/kradziez-samochodu/122278,Kradziez-samochodu.html>. (17.09.2020).

Najczęściej w Polsce kradzione są samochody produkcji niemieckiej, francuskiej i włoskiej. W stolicy najwięcej ginie nowych samochodów producentów japońskich i koreańskich. Pojazdy klasy średniej należą do najbardziej popularnego segmentu wśród złodziei.

W Polsce w pierwszej piątce najczęściej kradzionymi autami są: Toyota Auris, Audi A4, Audi A6, Volkswagen Passat i Ford Focus²⁰.

Pomimo tego, że liczba kradzieży samochodów w kraju z roku na rok jest coraz mniejsza nadal należy pamiętać o pewnych zasadach związanych z ochroną pojazdu przed kradzieżą:

- nie należy zostawiać kluczyków i dokumentów w samochodzie,
- należy uważać na kieszonkowców,
- parkować samochód na parkingach strzeżonych,
- właściwie zabezpieczyć pojazd — włączać autoalarm,
- można zamontować dodatkowe urządzenia antykradzieżowe (np.: blokada skrzyni biegów, zapłonu, dodatkowy niefabryczny autoalarm),
- ubezpieczyć samochód — wykupić ubezpieczenie AC,
- zachować ostrożność prowadząc pojazd,
- korzystać z monitoringu radiowego.

²⁰ Marnic, W. (2020). *Kradzieże samochodów w Polsce. Policjant wyjaśnia, jak działają złodzieje*. <https://www.motofakty.pl/artukul/kradzieze-samochodow-w-polsce-policjant-wyjasnia-jak-dzialaja-zlodzieje.html>. (17.09.2020).

Rozdział 4. Rynek ubezpieczeń komunikacyjnych

4.1. Zasady funkcjonowania rynku ubezpieczeniowego

Dzięki znajomości praw, które rządzą rynkiem i umiejętności zauważania mechanizmów mających miejsce na rynku można swobodnie funkcjonować w otoczeniu ekonomicznym zawierając różne transakcje gospodarcze. Ogólnie **rynek** definiuje się jako ogół transakcji kupna-sprzedaży danego dobra lub czynnika produkcji, zawieranych na pewnym terytorium w określonym czasie. To proces komunikowania pomiędzy sprzedającym a kupującym, tworzący różnego rodzaju więzi.

Rynek ubezpieczeniowy — to zespół wszystkich kupujących i sprzedających, czyli konsumentów ochrony ubezpieczeniowej (strona popytowa) i sprzedających ubezpieczenia — zakładów ubezpieczeń (strona podaźowa), których wzajemne oddziaływanie wpływa na popyt i podaź oraz kształtuje wysokość cen¹. A. Szromnik określa rynek ubezpieczeniowy jako zespół powiązań podmiotów uczestniczących w umowach kupna-sprzedaży oraz jako całokształt powiązań ubezpieczyciela z jego klientami².

Na rynek ubezpieczeniowy można patrzeć w ujęciu podmiotowym oraz strukturalnym. Do podmiotów rynku ubezpieczeniowego³ zalicza się osoby i podmioty zajmujące się dystrybucją usług ubezpieczeniowych, a także podmioty, organy i instytucje tego rynku, które zajmują się kontrolą i nadzorem ich działalności. Z punktu widzenia strukturalnego rynek

¹ Sangowski, T. (2001). *Rozwój ubezpieczeń na świecie i w Polsce*. W: Sangowski, T. (red.). *Ubezpieczenia gospodarcze*. Warszawa: Poltext, Wydanie 2, s. 370.

² Szromnik, A. (2001). *Rynek ubezpieczeniowy. Społeczne problemy kształtowania i funkcjonowania*. Kraków: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, ss. 8–10.

³ Por. Witkowska, J. (2014). *Stakeholders on the insurance market*. „Olsztyn Economic Journal”, nr 9(3), ss. 215–223.

ubezpieczeniowy tworzą podmioty biorące udział w całym procesie dystrybucji ubezpieczeń (od ubezpieczających do ubezpieczycieli)⁴.

Stronę podażową rynku ubezpieczeniowego reprezentują zakłady ubezpieczeń (inaczej towarzystwa ubezpieczeń, ubezpieczyciele). Natomiast **strona popytowa** to klienci, osoby fizyczne, prawne, jednostki organizacyjne bez osobowości prawnej (inaczej ubezpieczający).

Rozwój rynku ubezpieczeń w Polsce warunkują determinanty zewnętrzne oraz wewnętrzne, zależne od podmiotów podaży i niezależne. Determinanty zewnętrzne dzielą się na makro-otoczenie (czynniki: ekonomiczne, polityczno-prawne, demograficzne, społeczno-kulturowe, technologiczno-infrastrukturalne) oraz mikrootoczenie (specyfika rynku branżowego, konkurencji, regionu). Z kolei wewnętrzne czynniki rozwoju rynku ubezpieczeń uzależnione są od ubezpieczycieli (ich mocne i słabe strony, np.: zasoby, kapitały, cele, orientacja na klienta). Można dokonać również podziału determinant na czynniki podażowe (potencjał: finansowy, usługowy, innowacyjny, marketingowy, dostęp ubezpieczyciela do rynku) i popytowe (świadomość ubezpieczeniowa, polityka ekonomiczna państwa, ceny usług ubezpieczeniowych)⁵.

Na rynku ubezpieczeniowym także znaczącą rolę odgrywają różnego rodzaju instytucje, podmioty, które bezpośrednio lub pośrednio kształtują ten rynek, a także dystrybutorzy ubezpieczeniowi. Dodatkowo w ten rynek zaangażowane są również firmy specjalizujące się w ocenie ryzyka i likwidacji szkód, firmy audytorskie, konsultingowe, aktuarialne, prawnicze⁶.

Rynek ubezpieczeniowy obowiązuje ustalone zasady, do których zalicza się⁷:

1. Zasadę ubezpieczenia rynkowego — czyli demonopolizację, komercjalizację i prywatyzację towarzystw ubezpieczeń oferujących usługi ubezpieczeniowe w Polsce.
2. Zasadę prowadzenia działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwa (zakłady ubezpieczeń i zakłady reasekuracyjne).
3. Zasadę prowadzenia działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej w następujących formach organizacyjno-prawnych⁸:
 - spółki akcyjnej (S.A.),

⁴ Kowalewski, E. (2002). *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*. Bydgoszcz–Toruń: Oficyna Wydawnicza Branta, s. 108.

⁵ Płonka, M. (2004). *Wybrane zagadnienia rynku ubezpieczeniowego*. W: Perenc, J. (red.). *Rynek usług ubezpieczeniowych*. Szczecin: Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, ss. 62–65.

⁶ Por. Sangowski, T. (2002). *Polski rynek ubezpieczeń — stan i kierunki rozwoju*. W: Sangowski, T. (red.). *Ubezpieczenia w gospodarce rynkowej*. Bydgoszcz–Poznań: Oficyna Wydawnicza Branta, s. 181.

⁷ Por: Witkowska, J. (2009). *Polski rynek ubezpieczeniowy*. W: Kucka, E. (red.). *Ubezpieczenia gospodarcze i społeczne*. Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, ss. 57–58; Handschke, J. (2009). *Polskie doświadczenie w formowaniu i rozwoju rynku ubezpieczeń — wybrane aspekty*. „Wiadomości Ubezpieczeniowe”, nr 3, ss. 56–69.

⁸ Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz.U. 2015, poz. 1844 z późn. zm.), art. 6.

- towarzystw ubezpieczeń wzajemnych (TUW),
 - spółki europejskiej określonej w rozporządzeniu Rady (WE)⁹.
4. Zasadę koncesjonowania działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej — wykonywanie działalności ubezpieczeniowej lub działalności reasekuracyjnej wymaga uzyskania zezwolenia organu nadzoru¹⁰.
 5. Zasadę rozdziału branż — zakład ubezpieczeń nie może prowadzić jednocześnie działalności w dziale I — ubezpieczenia na życie oraz w dziale II — pozostałe ubezpieczenia osobowe i majątkowe¹¹. Dział I zawiera pięć grup ubezpieczeń, natomiast dział II — osiemnaście grup ubezpieczeń.
 6. Zasadę otwarcia polskiego rynku dla kapitału zagranicznego.
 7. Zasadę materialnego (finansowego) nadzoru państwa nad działalnością ubezpieczeniową — w Polsce nadzór ten ma charakter: prewencyjny, ciągły, periodyczny, administracyjny, aktywny.
 8. Zasadę ochrony ubezpieczonych i poszkodowanych — w tym celu powołane są instytucje:
 - Komisja Nadzoru Finansowego — KNF,
 - Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny — UFG,
 - Rzecznik Finansowy — RzF,
 - Polska Izba Ubezpieczeń — PIU,
 - Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych — PBUK.
 9. Zasadę ograniczenia pozaubezpieczeniowej działalności ubezpieczeniowej — zakład ubezpieczeń nie może zajmować się bezpośrednio inną działalnością gospodarczą poza ubezpieczeniową i działalnością z nią bezpośrednio związaną, np. lokacyjną, gwarancyjną, prewencyjną.
 10. Zasadę kontroli sądowej.
 11. Zasadę europeizacji.

4.2. Zakłady ubezpieczeń oferujące ubezpieczenia komunikacyjne — OC p.p.m. i AC

Rynek ubezpieczeń komunikacyjnych to rynek o dużym potencjale rozwojowym, jest rynkiem konkurencyjnym i pełnym zależności¹². Do ubezpieczeń komunikacyjnych zalicza się

⁹ Rozporządzenie Rady (WE) nr 2157/2001 z dnia 8 października 2001 r. w sprawie statutu spółki europejskiej (SE) (Dz.U. WE L 294 z 10.11.2001, s. 1, z późn. zm.; Dz.U. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 4, s. 251).

¹⁰ Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz.U. 2015, poz. 1844 z późn. zm.), art. 7.

¹¹ Ibidem, art. 9.

¹² Kowalska, M. (2016). *Wysokość składki ubezpieczenia OC oraz determinanty jej zróżnicowania*. „Współczesne Finanse. Teoria i Praktyka”, nr 1, s. 26.

ubezpieczenie OC p.p.m. — grupa 10 działu II oraz ubezpieczenia AC — grupa 3 działu II¹³. W analizie rynku ubezpieczeń komunikacyjnych wykorzystano dane z tych dwóch grup.

Po drogach Europy poruszało się w 2018 roku 326,9 mln pojazdów osobowych i 55,3 mln pozostałych pojazdów i autobusów¹⁴. Współczynnik motoryzacji w 2018 roku dla Europy wynosił 446 samochodów osobowe na 1 000 mieszkańców. Najwyższy współczynnik odnotowano w Luksemburgu — 690¹⁵, Włoszech — 645 oraz Polsce — 617. Z kolei najniższy w Turcji — 153, Rosji — 301 oraz Rumuni — 330. W Polsce jeszcze w 2014 roku współczynnik ten kształtował się na poziomie 526 samochodów na 1 000 mieszkańców¹⁶. W ciągu tylko 5 lat w Polsce odnotowano 17,3% wzrost współczynnika motoryzacji, w Europie wzrost ten wyniósł tylko 6,9%.

Szacuje się, że w Polsce około 0,5% wszystkich pojazdów nie jest ubezpieczonych. Choć liczbą pojazdów w Polsce stale rośnie, liczba pojazdów nieubezpieczonych nie. Skutecznym czynnikiem powstrzymującym tę sytuację są wysokie kary nakładane przez UFG¹⁷.

Na europejskim rynku ubezpieczeniowym w 2018 roku swoje produkty oferowało 3 300 zakładów ubezpieczeń. Zatrudnionych było 928 000 pracowników¹⁸. W 2018 roku zakłady ubezpieczeń z tytułu ubezpieczeń komunikacyjnych pozyskały 144 mld euro składki, co stanowiło 35,0% udziału w pozostałych ubezpieczeniach osobowych i majątkowych¹⁹. Natomiast wypłaciły 100 mld euro odszkodowań i świadczeń z ubezpieczeń komunikacyjnych. Mieszkaniec Europy wydawał w 2018 r. 238 euro rocznie na ubezpieczenia komunikacyjne (rok wcześniej było to 233 euro). Współczynnik penetracji (udziału składki przypisanej brutto w Produkcie Krajowym Brutto) wyniósł 0,82%²⁰.

W Polsce na koniec 2019 roku zezwolenie na prowadzenie działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej posiadało 59 krajowych zakładów ubezpieczeń/reasekuracji — 26 zakładów ubezpieczeń działu I (ubezpieczenia na życie) i 32 zakłady ubezpieczeń działu II (pozostałe ubezpieczenia osobowe i ubezpieczenia majątkowe) oraz 1 zakład reasekuracji

¹³ Por. *Raport z badania rynku ubezpieczeń komunikacyjnych*. (2018). Warszawa: Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Departament analizy Rynku, s. 6. <https://www.uokik.gov.pl/download.php?plik=22002>. (07.09.2020).

¹⁴ *Report Vehicles in use Europe 2019*. (2019). ACEA, s. 3, 7. https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Report_Vehicles_in_use-Europe_2019.pdf. (07.09.2020).

¹⁵ W 2007 roku współczynnik ten w Luksemburgu wynosił 665 samochodów na 1 000 mieszkańców, w Polsce 422. Por. *Rynek ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce i w Unii Europejskiej w latach 2002–2009*. (2010). Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny. Warszawa: Dom Wydawniczy Elipsa, s. 22.

¹⁶ *Report Vehicles...*, s. 17.

¹⁷ *European Motor Insurance Markets, February 2019*. (2019). Insurance Europe, s. 21. <https://www.insuranceeurope.eu/sites/default/files/attachments/European%20Motor%20Insurance%20Markets%202019.pdf>. (07.09.2020).

¹⁸ *Ibidem*, s. 47.

¹⁹ <https://www.insuranceeurope.eu/motor-insurance>. (07.09.2020).

²⁰ *European Insurance in Figures 2018 data*. (2020). Insurance Europe, s. 13. <https://www.insuranceeurope.eu/sites/default/files/attachments/European%20Insurance%20in%20Figures%20-%202018%20data.pdf>. (07.09.2020).

(PTR), z czego 24 towarzystwa oferowały ubezpieczenia OC p.p.m., a 23 zakłady — ubezpieczenie AC (tabela 20). W ofercie produktowej wielu ubezpieczycieli dominują ubezpieczenia komunikacyjne, a niektóre zakłady ubezpieczeń wręcz specjalizują się tylko w tych produktach.

Tabela 20.

Zakłady ubezpieczeń oferujące ubezpieczenia OC p.p.m. i AC — stan na koniec 2019 roku

Zakłady ubezpieczeń	Data wydania zezwolenia	Data sprzedaży pierwszej polisy	Ubezpieczenie	
			OC p.p.m.	AC
TUiR ALLIANZ POLSKA S.A.	14.11.1996	01.03.1997	x	x
AVIVA TU OGÓLNYCH S.A.	06.09.1991	08.09.1992	x	x
AXA UBEZPIECZENIA TUiR S.A.	19.12.2006	13.02.2007	x	x
COMPENSA TU S.A. Vienna Insurance Group	12.02.1990	22.11.1990	x	x
CONCORDIA POLSKA T.U. S.A.	20.12.1996	10.02.1997	x	x
GENERALI T.U. S.A.	05.07.1999	01.10.1999	x	x
TU INTER POLSKA S.A.	17.12.1991	01.12.1992	x	x
INTERRISK TU S.A. Vienna Insurance Group	05.11.1993	01.09.1994	x	x
LINK4 TU S.A.	28.11.2002	14.01.2003	x	x
TUW MEDICUM*	20.10.2015	09.03.2016	x	x
PARTNER TUiR S.A.	26.04.1996	05.09.1996	x	x
PKO TU S.A.	10.03.2015	05.01.2016	x	x
T.U.W. POCZTOWE	23.12.2002	03.02.2003	x	x
POLSKI GAZ TUW	04.10.2016	22.12.2016	x	x
PZU SA	03.01.1947	03.01.1947	x	x
TUW PZUW	03.11.2015	29.02.2016	x	x
SIGNAL IDUNA POLSKA TU S.A.	03.08.2001	11.02.2002	x	
STU ERGO HESTIA SA	29.12.1990	01.07.1991	x	x
TU EUROPA S.A.	07.11.1994	04.04.1995	x	x
TUiR WARTA S.A.	01.09.1920	01.09.1920	x	x
TUW TUW	10.10.1991	16.03.1992	x	x
TUZ TUW	25.07.2003	01.09.2003	x	x
UNIQA TU S.A.	12.02.1990	01.09.1990	x	x
WIENER TU S.A. Vienna Insurance Group	31.01.1990	01.10.1990	x	x

* TUW MEDICUM, na mocy decyzji KNF z dnia 23 grudnia 2019 roku, cofnięto zezwolenie na prowadzenie działalności ubezpieczeniowej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Biuletyn Kwartalny. Rynek ubezpieczeń IV/2019*. (2020). KNF. https://www.knf.gov.pl/?articleId=69306&p_id=18. (07.09.2020).

Sytuacja na rynku ubezpieczeń jest dynamiczna. Doszło do wielu zmian wśród ubezpieczycieli. Właścicielem Benefii Towarzystwa Ubezpieczeń S.A. Vienna Insurance Group jest Compensa TU S.A. Vienna Insurance Group²¹. W 2019 r. Gothaer Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. został przejęty przez Vienna Insurance Group, zmieniono także nazwę spółki — obecnie jest to Wiener TU S.A.²². CONCORDIA POLSKA TUW 14 października 2019 roku otrzymała zgodę na przekształcenie w spółkę akcyjną CONCORDIA POLSKA T.U. S.A. W dniu 2 stycznia 2020 roku wpisano nową spółkę do KRS²³. W grudniu 2012 r. nastąpiło połączenie zakładu ubezpieczeń HDI z TUiR WARTA S.A. tworząc jedną spółkę pod nazwą TUiR WARTA S.A., znak towarowy HDI jest nadal stosowany²⁴. Firma AXA zakupiła wszystkie udziały Liberty Ubezpieczenia i od 1 października 2016 roku posługuje się marką Liberty²⁵.

Kolejny ubezpieczyciel, który w czasie swojego funkcjonowania zmienił właściciela to zakład ubezpieczeń Proama, który w lipcu 2012 roku podpisał umowę z Generali TU S.A. i w styczniu 2013 roku nastąpiło oficjalne przejęcie²⁶. Z kolei w skład Grupy Ergo Hestia wchodzi marki: You Can Drive (zajmująca się sprzedażą polis za pośrednictwem Internetu) oraz MTU, których znaki towarowe są używane na rynku ubezpieczeń²⁷.

4.3. Udział ubezpieczeń komunikacyjnych w składce przypisanej brutto

Składki ubezpieczeniowe są ceną jaką ubezpieczający płaci zakładowi ubezpieczeń za ochronę. Taryfy składek są zróżnicowane i zależą przede wszystkim od²⁸:

- pojemność silnika i rodzaju pojazdu,
- miejsca zamieszkania właściciela pojazdu,
- wieku właściciela pojazdu,
- wysokości posiadanych zniżek.

Na koniec 2019 roku²⁹ składka przypisana brutto krajowych zakładów ubezpieczeń kształtowała się na poziomie 63,8 mld zł i była o 2,7% wyższa niż rok wcześniej. W dziale

²¹ <https://www.benefia.pl/index.php?id=21>. (11.09.2020).

²² https://pl.wikipedia.org/wiki/Wiener_Towarzystwo_Ubezpieczen. (11.09.2020).

²³ *Raport o stanie sektora ubezpieczeń po IV kwartałach 2019 roku*. (2020). UKNF. Departament Nadzoru Ubezpieczeniowego i Monitorowania Ryzyk, s. 5. https://www.knf.gov.pl/knf/pl/komponenty/img/Raport_sektor_ubezpieczen_IV_kw_2019_69648.pdf. (05.10.2020).

²⁴ <https://hdiubezpieczenia.pl/o-nas/historia-marki>. (11.09.2020).

²⁵ https://pl.wikipedia.org/wiki/Liberty_Ubezpieczenia. (11.09.2020).

²⁶ https://www.proama.pl/informacje_o_proama/informacje_o_firmie. (11.09.2020).

²⁷ <https://www.ergohestia.pl/o-ergo-hestia>. (11.09.2020).

²⁸ Jędrzychowska, A., Poprawska, E. (2016). *Ubezpieczenia komunikacyjne*. W: Ronka-Chmielowiec, W. (red.). *Ubezpieczenia*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck, s. 367.

²⁹ Dane za 2019 rok pochodzą z *Raportu o stanie sektora ubezpieczeń po IV kwartałach 2019 roku*. (2020). UKNF. Departament Nadzoru Ubezpieczeniowego i Monitorowania Ryzyk. https://www.knf.gov.pl/?articleId=69649&p_id=18. (07.09.2020).

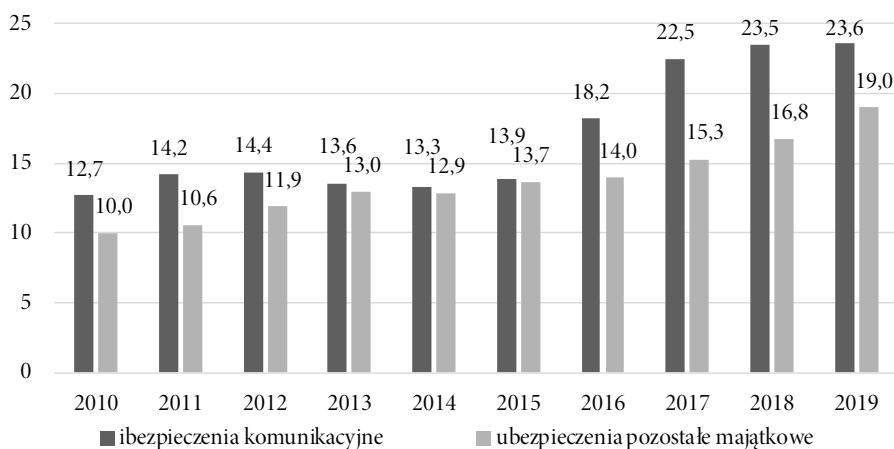
I zebrano 21,3 mld zł składki (spadek składki o 2,0% w porównaniu z 2018 rokiem), natomiast w dziale II składka wyniosła 42,5 mld zł (wzrost o 5,2% w stosunku do poprzedniego roku).

Największy przyrost składki w dziale II miał miejsce: w grupie 3 (AC) — o 4,4%, do wartości 8,7 mld zł. Z kolei największy spadek w przypisie składki w porównaniu do 2018 roku nastąpił w grupie 10 (OC p.p.m.) — o 1,7%, (z 15,2 mld zł do 14,9 mld zł).

W ostatnich dziesięciu latach (2010–2019) przypis składki z ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce (rysunek 2) zwiększył się o 85,8%, co także jest widoczne w przypadku pozostałych ubezpieczeń działu II. Zauważalny jest zdecydowany wzrost składki z tytułu ubezpieczeń komunikacyjnych od 2016 roku (w stosunku do roku poprzedniego aż o 30,9%), co było związane ze wzrostem cen tych polis.

Rysunek 2.

Składka przypisana brutto działu II z podziałem na ubezpieczenia komunikacyjne i pozostałe ubezpieczenia majątkowe w latach 2010–2019 (w mld zł)



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Ubezpieczenia w liczbach 2019. Rynek ubezpieczeń w Polsce* (2020). PIU, s. 10–11. <https://piu.org.pl/wp-content/uploads/2020/04/ubezpieczenia-w-liczbach-2019.pdf>. (09.09.2020).

W dziale II na koniec 2019 roku dominowały ubezpieczenia komunikacyjne (grupa 3 i 10), stanowiły one łącznie 55,4% składki przypisanej brutto tego działu (tabela 21). Udział grupy 10 (OC p.p.m.) wyniósł 35,0%, natomiast grupy 3 (AC) — 20,4%. Największy udział w dziale II pod względem składki przypisanej brutto ubezpieczenia komunikacyjne miały w 2017 roku — 57,2%. Od 2018 roku zaobserwowano stagnację składek z ubezpieczeń komunikacyjnych, a z czasem nawet niewielkie obniżki.

Tabela 21.

Udział ubezpieczeń OC p.p.m. i AC pod względem składki przypisanej brutto w dziale II w latach 2010–2019 (w %)

Wyszczególnienie	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
OC p.p.m.	29,0	30,4	31,6	29,7	28,6	28,1	33,5	37,7	36,6	35,0
AC	20,1	20,9	20,3	19,1	19,2	18,8	19,3	19,5	20,0	20,4
Razem	49,1	51,3	51,9	48,8	47,8	46,9	52,8	57,2	56,7	55,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PIU: <https://piu.org.pl/raporty-roczne>. (10.09.2020).

W strukturze ubezpieczeń komunikacyjnych (tabela 22) dominuje ubezpieczenie obowiązkowe odpowiedzialności cywilnej – z udziałem 63,1%. Najniższy udział OC odnotowano w 2010 roku – 59,1%. Od 2015 roku zauważa się wzrost udziału OC p.p.m. w ubezpieczeniach komunikacyjnych na co wpływ miała podwyżka cen tych ubezpieczeń. Na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat nastąpił wzrost przypisu składki z ubezpieczenia OC p.p.m. o 98,7%, a z ubezpieczenia AC o 67,3%. Największy udział ubezpieczenia AC w strukturze ubezpieczeń komunikacyjnych miało w 2010 roku i 2014–2015 (ponad 40%).

Tabela 22.

Składka przypisana brutto z ubezpieczeń OC p.p.m. i AC w latach 2010–2019 (w mld zł) oraz ich udział (w %)

Wyszczególnienie	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
OC p.p.m.	7,5	8,4	8,7	8,3	7,9	8,2	11,4	14,8	15,2	14,9
AC	5,2	5,8	5,6	5,3	5,3	5,5	6,6	7,7	8,3	8,7
Razem	12,7	14,2	14,4	13,6	13,1	13,6	18,0	22,5	23,5	23,6
Udział OC p.p.m.	59,1	59,3	60,8	60,8	59,9	59,9	63,4	65,9	64,6	63,1
Udział AC	40,9	40,7	39,2	39,2	40,1	40,1	36,6	34,1	35,4	36,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PIU: <https://piu.org.pl/raporty-roczne>. (10.09.2020).

Komisja Nadzoru Finansowego w Biuletynie Kwartalnym podaje, iż w 2019 roku sprzedaż faktyczną ubezpieczeń OC p.p.m. i AC prowadziło 21 krajowych zakładów ubezpieczeń (tabela 23). Największy udział w sprzedaży tych produktów miało PZU S.A. – 32,5%, TUiR WARTA S.A. – 17,5% oraz STU ERGO HESTIA S.A. – 16,0%. Razem z ubezpieczeń OC p.p.m. i AC wskazani ubezpieczyciele zebrali aż 66,0% składki przypisanej brutto.

W przypadku ośmiu ubezpieczycieli (AXA, LINK4, T.U.W. POCZTOWE, WARTA, TUW TUW, TUW TUZ, UNIQA, WIENER) zebrana składka z tytułu ubezpieczenia AC zdecydowanie przewyższała składkę z ubezpieczenia OC p.p.m.

Tabela 23.

Zakłady ubezpieczeń oferujące ubezpieczenia OC p.p.m. i AC pod względem przypisu składki (w mln) z oraz ich udział (w %) – stan na koniec 2019 roku

Zakłady ubezpieczeń	OC p.p.m.	Udział	AC	Udział	Razem	Udział
TUiR ALLIANZ POLSKA S.A.	819 469	9,45	476 593	3,19	1 296 061	5,49
AVIVA TU OGÓLNYCH S.A.	60 623	0,70	104 706	0,70	165 329	0,70
AXA UBEZPIECZENIA TUiR S.A.	219 239	2,53	945 232	6,33	1 164 471	4,94
COMPENSA TU S.A. Vienna Insurance Group	515 661	5,95	616 843	4,13	1 132 504	4,80
CONCORDIA POLSKA T.U. S.A.	102 463	1,18	30 161	0,20	132 625	0,56
GENERALI T.U. S.A.	356 850	4,12	599 527	4,02	956 377	4,05
INTERRISK TU S.A. Vienna Insurance Group	234 211	2,70	316 784	2,12	550 995	2,34
LINK4 TU S.A.	173 322	2,00	752 627	5,04	925 949	3,92
TUW MEDICUM	0	0,00	1	0,00	1	0,00
PARTNER TUiR S.A.	1	0,00	0	0,00	1	0,00
PKO TU S.A.	27	0,00	11	0,00	38	0,00
T.U.W. POCZTOWE	18 506	0,21	97 081	0,65	115 588	0,49
POLSKI GAZ TUW	10 605	0,12	2 705	0,02	13 310	0,06
PZU S.A.	3 219 818	37,14	4 441 049	29,76	7 660 867	32,47
TUW PZUW	9 442	0,11	5 524	0,04	14 966	0,06
STU ERGO HESTIA S.A.	1 381 124	15,93	2 382 181	15,96	3 763 304	15,95
TUiR WARTA S.A.	1 194 487	13,78	2 923 040	19,59	4 117 527	17,45
TUW TUW	52 400	0,60	319 265	2,14	371 665	1,58
TUZ TUW	23 786	0,27	155 890	1,04	179 677	0,76
UNIQA TU S.A.	168 262	1,94	362 582	2,43	530 843	2,25
WIENER TU S.A. Vienna Insurance Group	108 434	1,25	392 533	2,63	500 967	2,12
Razem	8 668 731	100,00	14 924 336	100,00	23 593 067	100,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Biuletyn Kwartalny. Rynek ubezpieczeń IV/2019*. (2020). KNF https://www.knf.gov.pl/?articleId=69306&p_id=18. (10.09.2020).

Ważnym wskaźnikiem opisującym sytuację na rynku ubezpieczeniowym jest współczynnik gęstości, czyli wielkość składki przypisanej brutto przypadającej w skali roku na 1 mieszkańca. Analizując ostatnie 10 lat (tabela 24) zauważa się, iż polskie społeczeństwo nie wydaje dużo na ubezpieczenia gospodarcze. W 2010 roku współczynnik gęstości wyniósł 1 602 zł, jego najwyższą wartość odnotowano w 2012 roku – 1 713 zł. Natomiast widać zdecydowaną różnicę w wysokości współczynnika w przypadku ubezpieczeń komunikacyjnych. W ostatnich 10 latach mieszkańcy Polski z roku na rok wydają coraz więcej na ubez-

pieczenia komunikacyjne. W 2010 roku współczynnik gęstości wynosił 330 zł, a w 2019 roku — 615 zł (wzrost o 86,0%). W ostatniej dekadzie wydatki na ubezpieczenie OC p.p.m. zwiększyły się o 193 zł na ubezpieczenie OC p.p.m. i o 92 zł na ubezpieczenie AC.

Tabela 24.

Składka przypisana brutto per capita (w zł)

Wyszczególnienie	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Dział I	929	903	995	848	778	755	658	664	578	554
Dział II	673	717	718	722	713	756	884	1 022	1 078	1 109
Razem	1 602	1 620	1 713	1 570	1 491	1 511	1 542	1 686	1 656	1 663
OC p.p.m.	195	218	227	214	204	212	296	385	395	388
AC	135	150	146	138	137	142	171	199	216	227
Razem	330	368	373	353	341	354	467	584	611	615

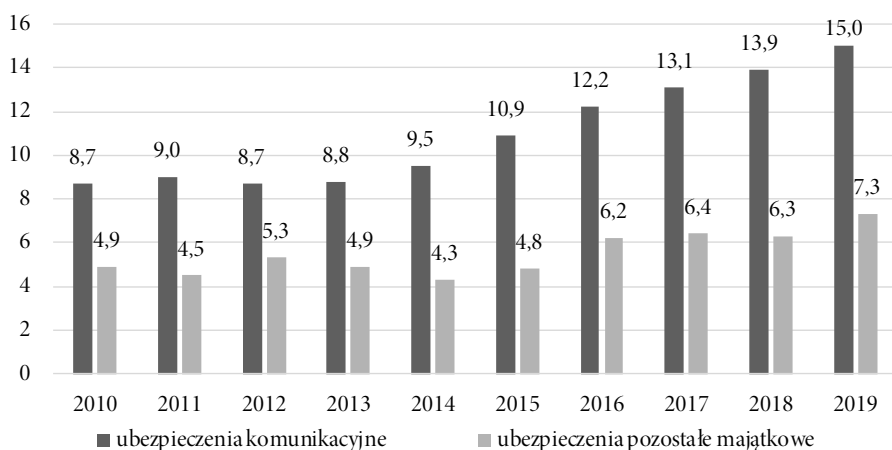
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PIU: <https://piu.org.pl/raporty-rocne>. (10.09.2020).

4.4. Udział odszkodowań i świadczeń wypłaconych brutto z ubezpieczeń komunikacyjnych

Odszkodowania i świadczenia wraz z kosztami likwidacji szkód i windykacji regresów w roku 2019 wyniosły 40,9 mld zł (w ujęciu brutto) i były o 0,8 mld zł niższe niż rok wcześniej. W dziale I świadczenia brutto kształtowały się na poziomie 18,6 mld zł, w dziale II — 22,3 mld zł (54,6% łącznych świadczeń brutto sektora ubezpieczeń gospodarczych). Najwyższe odszkodowania i świadczenia działu II wypłacono z tytułu ubezpieczeń komunikacyjnych. Z grupy 10 wypłacono 9,5 mld zł oraz grupy 3 — 5,5 mld zł. Udział OC p.p.m. i AC w odszkodowaniach i świadczeniach z tytułu działalności bezpośredniej działu II jest istotny — dla grupy 10 wyniósł 44,6%, zaś dla grupy 3 — 26,2%. Przez pierwszych 5 analizowanych lat zauważa się pewną stabilizację w wypłacie odszkodowań i świadczeń z tytułu ubezpieczeń komunikacyjnych. Natomiast od 2015 roku wypłaty odszkodowań i świadczeń są coraz wyższe (rysunek 3).

Rysunek 3.

Odszkodowania i świadczenia wypłacone brutto działu II z podziałem na ubezpieczenia komunikacyjne i pozostałe ubezpieczenia majątkowe w latach 2010–2019 (w mld zł)



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Ubezpieczenia w liczbach 2019. Rynek ubezpieczeń w Polsce* (2020). PIU, s. 12. <https://piu.org.pl/wp-content/uploads/2020/04/ubezpieczenia-w-liczbach-2019.pdf>. (09.09.2020).

Udział ubezpieczenia OC p.p.m. pod względem wypłaconych odszkodowań i świadczeń w całym dziale II wykazuje na przestrzeni 10 lat tendencję wzrostową, od 30,1% w 2010 roku do 42,6% w 2019 roku (tabela 25). Z kolei udział odszkodowań z ubezpieczenia AC jest na bardzo podobnym poziomie przez ostatnie 10 lat — ok. 22–24%. W analizowanym okresie zauważono wzrost udziału ubezpieczeń komunikacyjnych w strukturze wypłat odszkodowań i świadczeń działu II o 13,9 pkt. proc.

Tabela 25.

Udział ubezpieczeń OC p.p.m. i AC pod względem wypłaconych odszkodowań i świadczeń w dziale II w latach 2010–2019 (w %)

Wyszczególnienie	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
OC p.p.m.	30,1	35,3	35,8	37,8	39,6	41,2	41,0	42,4	43,7	42,6
AC	23,3	24,7	23,0	24,5	25,0	23,0	21,5	22,2	24,3	24,7
Razem	53,4	60,0	58,8	62,2	64,6	64,2	62,6	64,5	68,0	67,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PIU: <https://piu.org.pl/raporty-roczne>. (10.09.2020).

Suma wypłaconych odszkodowań i świadczeń z ubezpieczeń komunikacyjnych w ciągu 10 lat prawie się podwoiła, z 8,7 mld zł w 2010 roku do 15,0 mld zł w 2019 roku (tabela 26). Widoczny jest także zdecydowany wzrost udziału wypłat z ubezpieczeń OC p.p.m. Udział szkód osobowych w wypłaconych świadczeniach stanowił średnio ok. 24%.

Tabela 26.

Odszkodowania i świadczenia wypłacone brutto z ubezpieczeń OC p.p.m., AC w latach 2010–2019 (w mld zł) oraz ich udział (w %)

Wyszczególnienie	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
OC p.p.m.	4,9	5,3	5,3	5,4	5,7	6,8	8,0	8,6	9,0	9,5
AC	3,8	3,7	3,4	3,5	3,6	3,8	4,2	4,5	5,0	5,5
Razem	8,7	9,0	8,7	8,9	9,2	10,7	12,2	13,1	13,9	15,0
Udział OC p.p.m.	56,6	58,8	60,6	60,6	61,2	64,0	65,5	65,5	64,3	63,3
Udział AC	43,4	41,2	39,4	39,4	38,8	36,0	34,5	34,5	35,7	36,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PIU: <https://piu.org.pl/raporty-roczne>. (10.09.2020).

4.5. Szkody w ubezpieczeniach komunikacyjnych

Wzrost przypisu składki i wypłaty odszkodowań i świadczeń związany jest z obserwowanym wzrostem liczby zawartych i czynnych umów ubezpieczeń (tabela 27).

Tabela 27.

Liczba umów ubezpieczeń zawartych w danym roku (w tys.) oraz liczba umów ubezpieczeń aktywnych na koniec danego roku (w tys.)

Rok	OC p.p.m.		AC	
	1	2	1	2
2010	20 491	18 668	4 673	4 444
2011	20 746	19 169	4 649	4 437
2012	21 246	19 676	4 588	4 399
2013	22 536	20 151	4 734	4 446
2014	23 316	20 925	4 981	4 672
2015	24 274	21 804	5 246	4 931
2016	25 498	22 914	5 465	5 114
2017	26 587	23 699	5 547	5 303
2018	27 576	24 493	5 970	5 686
2019	28 420	25 354	6 382	6 034

1 – liczba umów ubezpieczeń zawartych w danym roku (w tys.)

2 – liczba umów ubezpieczeń aktywnych na koniec danego roku (w tys.)

Źródło: *Biuletyn Informacyjny Ośrodka Informacji UFG*. (2020). UFG, s. 5–6. https://www.ufg.pl/UCMServlet3/ucmservlet3?dDocName=UCM_UFG_562237. (09.09.2020).

W analizowanym okresie liczba polis zawartych z ubezpieczenia OC p.p.m. wzrosła o 38,7% z poziomu 20,5 mln szt. do poziomu 28,4 mln szt. Duży wzrost (35,8%) zaobserwowano także w przypadku umów ubezpieczeń aktywnych na koniec danego roku. Z kolei z tytułu ubezpieczenia AC wzrost ten w ciągu dziesięciu lat był na poziomie 36,6% w przypadku umów zawartych w danym roku, natomiast w przypadku umów czynnych na poziomie 35,8%.

Z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych może dojść do szkody na osobie i szkody w mieniu. Natomiast ubezpieczenie Autocasco obejmuje swoim zakresem tylko szkody majątkowe (tabela 28).

Tabela 28.

Liczba szkód w latach 2010–2019 (w tys.) (według daty zdarzenia)

Rok	OC p.p.m.		AC	Razem
	szkody majątkowe	szkody osobowe		
2010	875,5	78,5	851,4	1 805,4
2011	808,9	91,1	775,4	1 675,4
2012	778,1	95,9	699,0	1 573,0
2013	811,7	98,5	693,9	1 604,1
2014	820,8	92,0	666,4	1 579,2
2015	850,5	84,9	688,6	1 624,0
2016	932,3	86,0	736,4	1 754,7
2017	931,7	77,7	721,4	1 730,8
2018	978,3	69,0	721,3	1 768,6
2019	1 009,4	56,4	774,4	1 840,2

Źródło: *Biuletyn Informacyjny Ośrodka Informacji UFG*. (2020). UFG, s. 7. https://www.ufg.pl/UCM-Servlet3/ucmservlet3?dDocName=UCM_UFG_562237. (09.09.2020).

W analizowanym okresie liczba szkód majątkowych z ubezpieczenia OC p.p.m. wzrosła o ponad 11,5%. Z kolei przy szkodach osobowych zauważono następujący trend. Liczba szkód osobowych rosła systematycznie od 2010 do 2013 roku, po czym zaczęła maleć do poziomu 56,4 tys. szkód w 2019 roku. Przy ubezpieczeniu AC liczba szkód w ciągu 10 lat zmniejszyła się o 9,0%. Ujmując całościowo ubezpieczenia komunikacyjne liczba szkód od 2010 do 2019 roku zwiększyła się o 1,9%, przy 13,6% wzroście liczby pojazdów (o 8,4 mln sztuk) i 38,4% wzroście liczby polis (o 9,7 mln sztuk).

W tabeli 29 przedstawiono częstość szkód jakie miały miejsce w latach 2010–2019. Zauważa się, że częstość szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych zmniejszyła się — w ubezpieczeniu OC p.p.m. częstość szkód zmniejszyła się o 17,6%, w ubezpieczeniu AC o 30,3%. To pokazuje pozytywny trend na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych.

Tabela 29.

Częstość szkód w latach 2010–2019

Rok	Rodzaj umowy	
	OC p.p.m.	AC
2010	0,051	0,185
2011	0,047	0,165
2012	0,044	0,151
2013	0,045	0,152
2014	0,043	0,140
2015	0,041	0,129
2016	0,044	0,140
2017	0,042	0,130
2018	0,043	0,128
2019	0,042	0,129

Źródło: *Biuletyn Informacyjny Ośrodka Informacji UFG*. (2020). UFG, s. 9. https://www.ufg.pl/UCM-Servlet3/ucmservlet3?dDocName=UCM_UFG_562237. (09.09.2020).

Niestety liczba wypłat świadczeń i odszkodowań z ubezpieczeń komunikacyjnych (tabela 30) wzrosła w ciągu 10 lat o 13,2%. W ubezpieczeniu OC p.p.m. wzrost ten wyniósł 50,4% przy szkodach majątkowych, przy szkodach osobowych — 22,5%. W ubezpieczeniu AC liczba wypłat zmniejszyła się o 19,8%.

W 2019 roku wskaźnik szkodowości na udziale własnym działu II wynosił 60,7% i był niższy o 0,48 pkt proc. w porównaniu z rokiem poprzednim. W grupie 10 wskaźnik szkodowości na udziale własnym w 2019 roku wynosił 74,7%, rok wcześniej 71,1%, natomiast w grupie 3 w 2019 roku wynosił 64,5%, a w 2018 r. 68,5%.

Tabela 30.

Liczba wypłat według daty wypłaty (w tys.) w latach 2010–2019

Rok	OC p.p.m.		AC	Razem
	szkody majątkowe	szkody osobowe		
2010	1 070,1	132,5	1 241,9	2 444,5
2011	1 057,7	143,8	1 030,7	2 232,2
2012	1 020,3	171,1	952,9	2 144,3
2013	1 042,7	171,8	886,7	2 101,2
2014	1 058,6	204,5	823,6	2 086,7
2015	1 162,7	202,9	851,3	2 216,9
2016	1 313,5	201,0	922,9	2 437,4
2017	1 444,8	182,9	935,0	2 562,7
2018	1 537,1	172,7	943,4	2 653,2
2019	1 609,9	162,3	995,1	2 767,3

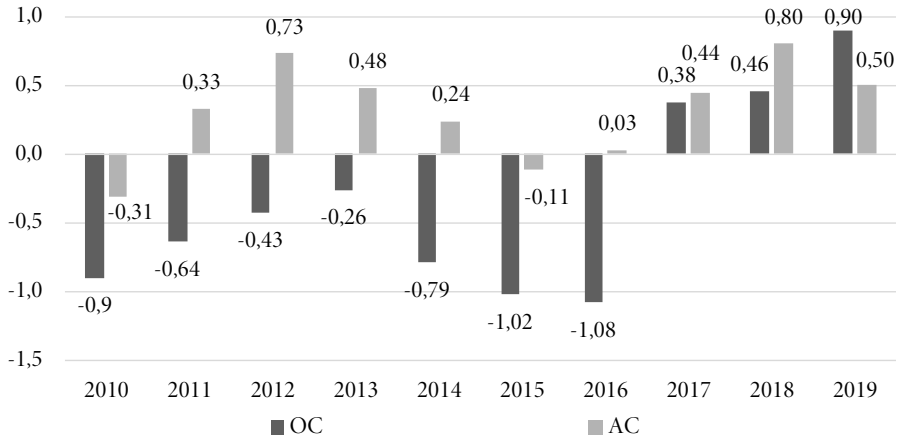
Źródło: *Biuletyn Informacyjny Ośrodka Informacji UFG*, (2020), UFG, s. 11. https://www.ufg.pl/UCM-Servlet3/ucmservlet3?dDocName=UCM_UFG_562237. (09.09.2020).

4.6. Wynik techniczny z ubezpieczeń komunikacyjnych

Wynik techniczny z ubezpieczeń komunikacyjnych w latach 2010–2019 przedstawiono na rysunku 4. Ubezpieczenia komunikacyjne, szczególnie ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, są produktami, które nie generują u ubezpieczycieli dużych zysków. W dziale II zysk techniczny wyniósł 2,9 mld zł, co oznacza spadek o 0,1%, w stosunku do roku 2018. Największe pogorszenie wyniku technicznego działu II miało miejsce w przypadku ubezpieczenia AC – o 42,2% (z 0,8 mld zł do 0,5 mld zł). Spowodowane to było wzrostem częstości szkód oraz średniej wypłaty na co miał wpływ wzrost cen części zamiennych i stawek za roboczogodzinę. Największy wzrost zysku technicznego odnotowano w ubezpieczeniu OC p.p.m. – o 102,9% (z 0,4 mld zł do 0,9 mld zł). Sytuacja ta wynikała z obniżenia szkodowości w związku z niższą częstością szkód. Ponadto w roku 2019 nie nastąpiło doszacowanie rezerw dotyczących roszczeń o zadośćuczynienie za ból spowodowany stanem wegetatywnym osoby bliskiej poszkodowanej w wypadkach, co wpłynęło na pogorszenie wyniku technicznego w grupie 10 w roku 2018. W dziale II w strukturze wyniku technicznego udział grupy 10 wyniósł 31,9%, udział grupy 3 – 16,2%.

Rysunek 4.

Wynik techniczny z ubezpieczeń komunikacyjnych w latach 2010–2019 (w mld zł)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PIU: <https://piu.org.pl/category/analizy>. (11.09.2020).

W okresie ostatnich 10 lat dopiero po podwyżkach cen ubezpieczenia OC p.p.m. (rozpoczynających się od 2015 roku) rok 2017 zakłady ubezpieczeń z tytułu ubezpieczeń komunikacyjnych zakończyły zyskiem na poziomie 0,38 mld zł. W latach 2015 i 2016 ubezpieczyciele odnotowali najwyższą stratę z ubezpieczenia OC p.p.m. W ubezpieczeniu Autocasco dwa lata spośród dziesięciu analizowanych (2010, 2015) zakończyły się stratą. Najwyższy zysk z AC towarzystwa odnotowały w 2018 roku — 0,8 mld zł.

Na podstawie analizy zebranych danych ustalono, iż średnia cena ubezpieczenia OC p.p.m. w 2019 roku wyniosła 524 zł i była o 158 zł wyższa niż dziesięć lat temu. Z kolei średnia cena ubezpieczenia AC była w 2019 roku na poziomie 1 363 zł (o 22,5% wyższa niż w 2010 roku — 1 113 zł). Średni koszt jednej szkody z ubezpieczenia OC p.p.m. w 2019 roku wyniósł 8 913 zł, z ubezpieczenia AC — 7 102 zł.

W ostatnich latach obserwuje się poprawę jakości zarządzania ryzykiem w ubezpieczeniach komunikacyjnych. Dzięki kontroli ze strony Komisji Nadzoru Finansowego poziomu cen ubezpieczeń komunikacyjnych i wprowadzeniu stosownych przepisów oraz rekomendacji ubezpieczyciele przestali odnotowywać straty w zakresie tych produktów.

W Polsce mamy do czynienia ze wzrostem gospodarczym. Wyższe dochody polskiego społeczeństwa mogą generować popyt na ubezpieczenia. W rynek ubezpieczeń zaangażowanych jest wiele podmiotów, które bezpośrednio lub pośrednio uczestniczą w procesie dystrybucji ubezpieczeń. Polska Izba Ubezpieczeń podaje, iż na koniec 2018 roku w Polsce było 1 448 brokerów ubezpieczeniowych i reasekuracyjnych, 14,1 tys. agentów wyłącznych, 17,4 tys. multiagentów, 237,7 tys. osób wykonujących czynności agencyjne, a średnioroczne zatrudnienie w zakładach ubezpieczeń wyniosło 28,6 tys.³⁰. Warto tu zwrócić uwagę na to,

³⁰ *Ubezpieczenia w liczbach 2019. Rynek ubezpieczeń w Polsce*. (2020). PIU, s. 28. <https://piu.org.pl/wp-content/uploads/2020/04/ubezpieczenia-w-liczbach-2019.pdf>. (09.09.2020).

że przy świadczeniu usług ważni są pracownicy. To oni „tworzą klimat emocjonalny sprzyjający zaufaniu i gotowości do współpracy z klientami”³¹.

Porównując status polskiego rynku ubezpieczeniowego do rynku ubezpieczeniowego Unii Europejskiej, w szczególności krajów Europy Zachodniej, można wysnuć wniosek, że jego znaczenie jest nieproporcjonalnie mniejsze, chociaż istnieje duży potencjał dla dalszego rozwoju polskiego rynku ubezpieczeniowego³². Jednak rynek ubezpieczeń komunikacyjnych w wielu krajach europejskich odgrywa istotną rolę pod względem udziału w całym rynku ubezpieczeń gospodarczych³³. Zapotrzebowanie na ubezpieczenia powiązane z pojazdami było, jest i będzie duże. Osoby, które nabywają nowe samochody (osoby fizyczne, przedsiębiorstwa), coraz częściej sięgają po ubezpieczenie AC³⁴.

Ubezpieczenia komunikacyjne stanowiły i nadal będą stanowić podstawową grupę produktów, które ubezpieczyciele oferują swoim klientom. Wyniki techniczne tych ubezpieczeń w istotny sposób wpływają na kondycję ekonomiczną poszczególnych zakładów ubezpieczeń³⁵. Biorąc pod uwagę rozwój rynku sprzedaży ubezpieczeń komunikacyjnych, zakłady ubezpieczeń w dzisiejszych warunkach konkurencji powinny wdrożyć nowe narzędzia zwiększania zysków firm. Jednym z takich narzędzi może być outsourcing³⁶.

³¹ Grzebieniak, A. (2014). *Zaangażowanie pracowników zakładów ubezpieczeń w tworzenie nowej wiedzy o kreowaniu relacji z klientami*. W: Organiściak-Krzykowska, A., Pieńkowska-Kamieniecka, S. (red.). *Współczesne problemy rynku ubezpieczeniowego*. Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, s. 10.

³² Witkowska, J. (2012). *Polish insurance market compared to selected European countries in the years 2000–2010*. „Olsztyn Economic Journal”, nr 7 (2), s. 238.

³³ Pukała, R. (2014). *Analiza komparatywna obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w Polsce oraz Rosji w latach 2007–2012*. „Wiadomości Ubezpieczeniowe”, nr 2, s. 70.

³⁴ Borda, M., Kowalczyk-Rólczyńska, P. (2011). *Rynek ubezpieczeń komunikacyjnych AC w Polsce — charakterystyka i tendencje zmian*. „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska”, sectio H, XLV, nr 2, s. 379.

³⁵ Kaczanowski, P. (2001). *Ubezpieczenia komunikacyjne*. W: Monkiewicz, J. (red.). *Podstawy ubezpieczeń, tom II — produkty*. Warszawa: Poltext, s. 174.

³⁶ Por. Kozminykh, O.V. (2019). *Outsourcing optimization model in the Russian car insurance market*. „Entrepreneurship and Sustainability Issues”, vol. 7, no. 2, s. 1410.

Rozdział 5. Instytucje rynku ubezpieczeniowego

Istnieje wiele instytucji, które działają na rynku ubezpieczeniowym. Ich zadania skupiają się przede wszystkim na nadzorze tego rynku, organizacji, kontroli, prawidłowym funkcjonowaniu. Wśród nich wymienić można przede wszystkim: Komisję Nadzoru Finansowego (KNF), Polską Izbę Ubezpieczeń (PIU), Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (UFG), Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (PBUK) oraz Rzecznika Finansowego. Z rynkiem ubezpieczeń komunikacyjnych szczególnie powiązane są UFG i PBUK, które zostaną szerzej omówione.

5.1. Komisja Nadzoru Finansowego (KNF)¹

Nadzór ubezpieczeniowy to działalność, której zadaniem jest sprawowanie kontroli przez „organ państwowy nad rynkiem ubezpieczeniowym w celu zapewnienia przestrzegania przez działające na nim podmioty powszechnie obowiązującego prawa oraz regulacji wewnętrznych”². W Polsce nadzór ten pełni Komisja Nadzoru Finansowego.

KNF to organ nadzorczy sektora bankowego, rynku kapitałowego, emerytalnego i ubezpieczeniowego w Polsce. Dodatkowo Komisja sprawuje nadzór nad instytucjami płatniczymi, biurami usług płatniczych, instytucjami pieniądza elektronicznego oraz nad sektorem kas spółdzielczych. Głównym celem KNF jest dbanie o prawidłowe działania tego rynku, jego stabilność, bezpieczeństwo oraz przejrzystość, także zapewnienie zaufania do rynku finansowego oraz ochrona interesów uczestników tego rynku³.

¹ Działalność Komisji Nadzoru Finansowego została uregulowana w Ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o nadzorze ubezpieczeniowym i emerytalnym (Dz.U. 2003, nr 124, poz. 1153 z późn. zm.) oraz w Ustawie z dnia 21 lipca 2006 r. o nadzorze nad rynkiem finansowym (Dz.U. 2006, nr 157, poz. 1119 z późn. zm.). Wszelkie informacje na temat KNF znajdują się na stronie: <https://www.knf.gov.pl>.

² Monkiewicz, J. (2010). *Nadzór ubezpieczeniowy*. W: Handschke, J., Monkiewicz, J. (red.). *Ubezpieczenia, podręcznik akademicki*. Warszawa: Wydawnictwo Poltext, s. 409.

³ https://www.knf.gov.pl/o_nas/komisja. (22.08.2020).

W Polsce do 1995 roku nadzór nad działalnością ubezpieczeniową sprawował Minister Finansów, w latach 1995–2002 Państwowy Urząd Nadzoru Ubezpieczeń (PUNU). Pierwszego kwietnia 2002 roku PUNU połączył się z Urzędem Nadzoru nad Funduszami Emerytalnymi (UNFE) i przekształcił się w Komisję Nadzoru Ubezpieczeń i Funduszy Emerytalnych (KNUiFE). Po wejściu Polski do Unii Europejskiej, w związku z nowymi przepisami i wymogami, 19 września 2006 roku KNUiFE została włączona do Komisji Nadzoru Finansowego (KNF) na mocy Ustawy z dnia 21 lipca 2006 r. o nadzorze nad rynkiem finansowym. Nadzór nad działalnością KNF sprawuje Prezes Rady Ministrów. W skład Komisji wchodzi Przewodniczący, trzech Zastępców Przewodniczącego i dziewięć członków⁴.

Do **zadań Komisji Nadzoru Finansowego** należy⁵:

- zapewnienie prawidłowego funkcjonowania rynku finansowego,
- podejmowanie wszelkich działań służących rozwojowi rynku finansowego i jego konkurencyjności,
- podejmowanie działań służących wspieraniu rozwoju innowacyjności rynku finansowego,
- dbanie o informację i edukację w zakresie działania rynku finansowego,
- przygotowywanie projektów aktów prawnych związanych z nadzorem nad rynkiem finansowym,
- tworzenie możliwości polubownego i pojednawczego rozstrzygania sporów między uczestnikami rynku finansowego.

KNF wykonuje zadania poprzez **Komisję**, która w zakresie rynku ubezpieczeniowego⁶:

- wydaje i cofa zezwolenia na wykonywanie działalności ubezpieczeniowej,
- wydaje zgodę na powołanie osób na członków zarządu,
- wydaje zgodę na połączenia i podziały zakładów ubezpieczeń,
- wydaje zgodę na przeniesienia portfela ubezpieczeniowego,
- wydaje zezwolenia na nabycie lub objęcie akcji zakładów ubezpieczeń,
- zajmuje się likwidacją zakładów ubezpieczeń,
- ustanawia zarząd komisaryczny zakładu ubezpieczeń,
- występuje z wnioskiem o ogłoszenie upadłości zakładu ubezpieczeń,
- nakłada kary pieniężne.

Zakład ubezpieczeń, który rozpoczyna swoją działalność zobligowany jest do uzyskania zezwolenia na prowadzenie działalności ubezpieczeniowej, które wydaje KNF. W gestii Komisji jest sprawdzenie czy założyciele towarzystwa posiadają odpowiedni kapitał oraz kwalifikacje do prowadzenia działalności ubezpieczeniowej. Najważniejsze zmiany w zakładzie ubezpieczeń też wymagają uzyskania zezwolenia np.: zmiany w zasięgu terytorialnym, zmiany rzeczowego zakresu działalności. Organ nadzoru wyraża opinię w związku ze zmianą akcjonariuszy zakładu ubezpieczeń oraz monitoruje funkcjonowanie towarzystwa.

⁴ Ustawa z dnia 21 lipca 2006 r. o nadzorze nad rynkiem..., art. 5.1.

⁵ Ibidem, art. 4.1.

⁶ Ibidem, art. 12.3.

KNF sprawuje także nadzór nad pośrednikami ubezpieczeniowymi. Nadzór nad działalnością agentów ubezpieczeniowych wykonywany jest pośrednio, poprzez nadzór nad działalnością towarzystw ubezpieczeń. Natomiast nadzór na działalnością brokerów ubezpieczeniowych i reasekuracyjnych Komisja sprawuje bezpośrednio organizując egzaminy, wydając i cofając zezwolenia i kontrolując działalność brokerską. Dodatkowo KNF prowadzi rejestr pośredników ubezpieczeniowych oraz aktuariuszy. Koszty nadzoru ponoszą zakłady ubezpieczeń do wysokości 0,14% zebranej składki brutto⁷.

Misją Urzędu Komisji Nadzoru Finansowego jest dbanie o stabilne funkcjonowanie i bezpieczny rozwój rynku finansowego. „UKNF jest niezależną instytucją, ograniczającą nadmierne ryzyko w działalności podmiotów nadzorowanych, wzmacniającą przejrzystość rynku finansowego i wspierającą budowanie jego pozycji w Europie.” W wartościach UKNF znajduje się: działanie zgodne z prawem, profesjonalizm, bezstronność, niezależność oraz otwartość i nastawienie na dialog⁸.

KNF sprawując jednolity nadzór nad polskim rynkiem finansowym współpracuje z instytucjami zagranicznymi w następujących obszarach⁹:

- współpracy z organami nadzoru innych państw,
- uczestnictwa w Europejskim Systemie Nadzoru Finansowego,
- zaangażowania w reformy regulacyjne UE,
- współpracy z organizacjami międzynarodowymi,
- uczestnictwa w projektach pomocowych i edukacyjnych.

5.2. Polska Izba Ubezpieczeń (PIU)¹⁰

PIU to organizacja samorządu branżowego, która działa w Polsce od 1990 r. i zrzesza wszystkie zakłady ubezpieczeń funkcjonujące w kraju. Przynależność towarzystw ubezpieczeń do Izby jest od 1995 r. obowiązkowa i powstaje z dniem podjęcia działalności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Izba działa na rzecz rozwiązywania problemów rynku ubezpieczeń w Polsce i reprezentuje zakłady ubezpieczeń, a także zakłady reasekuracji. Wspieranie ustawodawcy w zakresie kształtowania prawa asekuracyjnego, działania zwiększające świadomość ubezpieczeniową polskiego społeczeństwa oraz prowadzenie wielostronnego dialogu na rzecz rozwoju sektora ubezpieczeń to podstawowe zadanie Izby. „Dbając o wysoką jakość i wizerunek polskiego rynku ubezpieczeniowego Polska Izba Ubezpieczeń jako reprezentant ubezpieczycieli dokłada wszelkich starań w celu ochrony i polepszenia warun-

⁷ Ustawa z dnia 22 maja 2003 roku *o nadzorze ubezpieczeniowym...*, art. 14.1.

⁸ https://www.knf.gov.pl/o_nas/urzed_komisji/misja_wizja. (26.08.2020).

⁹ Ostrowska, D. (2016). *Nadzór nad rynkiem ubezpieczeń — Komisja Nadzoru Finansowego*. W: Ostrowska D., Jamróz P. (red.). *Ubezpieczenia gospodarcze i społeczne w Polsce*. Warszawa: CeDeWu, ss. 200–201.

¹⁰ Działalność Polskiej Izby Ubezpieczeń została uregulowana w Ustawie z dnia 11 września 2015 roku *o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej* (Dz.U. 2018, poz. 1844), rozdział 16, art. 420–429. Informacje na temat PIU znajdują się na stronie: <https://piu.org.pl>.

ków ich funkcjonowania”¹¹. Nadrzędnym zadaniem Izby jest budowanie „pozytywnego wizerunku branży ubezpieczeniowej”¹².

PIU posiada osobowość prawną. Jej organami są¹³:

1. Walne Zgromadzenie Polskiej Izby Ubezpieczeń.
2. Zarząd Polskiej Izby Ubezpieczeń, składający się z Prezesa Zarządu, który jest Prezesem Izby, i z pozostałych członków Zarządu, w tym Wiceprezesów, których liczbę określa statut Izby.
3. Komisja Rewizyjna Polskiej Izby Ubezpieczeń.

Podstawowe zadania PIU to¹⁴:

1. Reprezentowanie i podejmowanie działań mających na celu ochronę wspólnych interesów członków Izby.
2. Współdziałanie w przeciwdziałaniu zagrożeniom rynku ubezpieczeń.
3. Kształtowanie, upowszechnianie, a także czuwanie nad przestrzeganiem zasad uczciwej konkurencji oraz zasad etyki w działalności ubezpieczeniowej.

Natomiast do **zadań Izby** w szczególności można zaliczyć¹⁵:

1. Budowę silnego samorządu ubezpieczeniowego, który polega na bieżącej, systematycznej i uporządkowanej współpracy z zakładami ubezpieczeń, analizie i rozwiązywaniu bieżących problemów rynku w ścisłym porozumieniu ze wszystkimi członkami oraz na dynamicznym poszerzaniu kompetencji Izby i udoskonalaniu jej funkcjonowania. Reprezentowanie członków Izby w stosunku do organów władzy publicznej oraz podejmowanie działań w celu ochrony ich interesów.
2. Wspieranie budowania racjonalnego systemu prawnego regulującego usługi ubezpieczeniowe w Polsce — czyli opiniowanie aktów prawnych, reprezentowanie rynku ubezpieczeniowego i działania na rzecz rozwoju tych usług przed ustawodawcą (uczestnictwo w pracach komisji sejmowych) oraz zgłaszanie projektów aktów prawnych.
3. Działanie w ramach międzynarodowych struktur samorządu ubezpieczeniowego polegające na wymianie doświadczeń i pozyskiwanie informacji od instytucji zagranicznych, wspólnej pracy na rzecz prawa wspólnotowego oraz prowadzenie współpracy z polskimi eurodeputowanymi.
4. Wymianę informacji i integrowanie środowiska ubezpieczeniowego — organizacja seminariów problemowych, honorowanie zasłużonych i wymiana informacji z instytucjami i uczestnikami rynku.

¹¹ Misja PIU: <https://piu.org.pl/o-polskiej-izbie-ubezpieczen>. (28.08.2020).

¹² Jędrzychowska, A. (2016). *Pozostałe instytucje na rynku ubezpieczeniowym*. W: Ostrowska D., Jamróz P. (red.). *Ubezpieczenia gospodarcze i społeczne w Polsce*. Warszawa: CeDeWu, s. 232.

¹³ Ustawa z dnia 11 września 2015 roku o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz.U. 2018, poz. 1844), art. 424.

¹⁴ Ibidem, art. 426.1.

¹⁵ Ibidem, art. 426.2; <https://piu.org.pl/o-polskiej-izbie-ubezpieczen/#1476476370079-eea-52634-c197>. (28.08.2020).

5. Współpracę z nadzorem finansowym, instytucjami ubezpieczeniowymi i finansowymi — KNF, UFG, Rzecznikiem Finansowym, Polską Izbą Brokerów Ubezpieczeniowych i Reasekuracyjnych, Stowarzyszeniem Aktuariuszy, Polską Izbą Pośredników Ubezpieczeniowych i Finansowych, AIDA (Stowarzyszeniem Prawa Ubezpieczeniowego), Związkiem Banków Polskich oraz innymi izbami, związkami i stowarzyszeniami.
6. Budowanie prestiżu i zaufania wobec usług ubezpieczeniowych w Polsce polegające na podnoszeniu świadomości ubezpieczeniowej Polaków, upowszechnianiu dobrych praktyk rynkowych oraz popularyzacji inicjatyw ubezpieczycieli (np. prewencyjnych).
7. Edukację w zakresie ubezpieczeń — wspieranie inicjatyw zmierzających do pogłębienia społecznej wiedzy dotyczącej ubezpieczeń (np. poprzez współpracę z wyższymi uczelniami), organizowanie szkoleń i konferencji branżowych oraz organizowanie lub współorganizowanie szerszych sympozjów dotyczących finansów, szkoleń i doskonalenia zawodowego pracowników ubezpieczeniowych.
8. Pozyskiwanie, gromadzenie, przetwarzanie i przekazywanie informacji o funkcjonowaniu rynków ubezpieczeniowych w Polsce i poza jej granicami oraz opracowywanie na ich podstawie i udostępnianie na potrzeby działalności ubezpieczeniowej i działalności reasekuracyjnej analiz i prognoz oraz wydawanie biuletynu Izby.
9. Stwarzanie możliwości polubownego i pojednawczego rozstrzygnięcia sporów między członkami Izby.
10. Tworzenie i wykonywanie informatycznych baz danych w zakresie statystyki ubezpieczeniowej.

Wysokość składki członkowskiej płaconej przez zakłady ubezpieczeń na rzecz PIU wynosi 0,024% składki przypisanej brutto, przypadającej na rok poprzedzający rok, za który składka członkowska ma być uiszczona¹⁶.

PIU od 1998 roku jest członkiem Insurance Europe (organizacji zrzeszającej izby i związki ubezpieczeniowe, liczącej 39 członków — w tym 3 członków z Wielkiej Brytanii, 1 partnera — Rosję i 1 współpracownika — Serbię). Na koniec 2019 r. Polska Izba Ubezpieczeń zrzeszała 83 członków (48 spółek akcyjnych, 25 oddziałów zagranicznych oraz 10 towarzystw ubezpieczeń wzajemnych)¹⁷.

5.3. Rzecznik Finansowy (RzF)¹⁸

Rzecznik Finansowy (do 2015 roku **Rzecznik Ubezpieczonych**) jest to podmiot, który został powołany, aby wspierać klientów w sporach z instytucjami rynku finansowego. Pomaga on poprzez udzielanie porad, interwencję, wspieranie w trakcie postępowania sądowego. Głównym zadaniem Rzecznika Finansowego jest ochrona klientów całego rynku finansowego.

¹⁶ Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 26 stycznia 2016 r. w sprawie składki członkowskiej płaconej na rzecz Polskiej Izby Ubezpieczeń (Dz.U. 2016, poz. 126), § 2.

¹⁷ *Raport roczny 2019*. (2020). Warszawa: PIU, s. 49. <https://piu.org.pl/wp-content/uploads/2020/09/Raport-roczny-PIU-2019.pdf>. (09.09.2020).

¹⁸ Informacje na temat Rzecznika Finansowego znajdują się na stronie: <https://rf.gov.pl>.

W Polsce w 1995 roku powołano Rzecznika Ubezpieczonych, którego zadania związane były ściśle z rynkiem ubezpieczeniowym i klientami tego rynku. W 2015 roku na podstawie Ustawy z 5 sierpnia 2015 roku o rozpatrywaniu reklamacji przez podmioty rynku finansowego i o Rzeczniku Finansowym¹⁹ obowiązki Rzecznika Ubezpieczonych przejął urząd Rzecznika Finansowego.

Do **zadań Rzecznika Finansowego** należy przede wszystkim podejmowanie działań mających na celu ochronę klientów podmiotów rynku finansowego, których interesy reprezentuje, a szczególnie²⁰:

1. Rozpatruje wnioski w indywidualnych sprawach, wniesionych na skutek nieuwzględnienia roszczeń klienta przez podmiot rynku finansowego w trybie rozpatrywania reklamacji.
2. Rozpatruje wnioski dotyczące niewykonania czynności wynikających z reklamacji rozpatrzonej zgodnie z wolą klienta w terminie.
3. Opiniuje projekty aktów prawnych dotyczących organizacji i funkcjonowania podmiotów rynku finansowego.
4. Występuje do właściwych organów z wnioskami o podjęcie inicjatywy ustawodawczej albo wydanie lub zmianę innych aktów prawnych w sprawach dotyczących organizacji i funkcjonowania rynku finansowego.
5. Informuje właściwe organy nadzoru i kontroli o dostrzeżonych nieprawidłowościach w funkcjonowaniu podmiotów rynku finansowego.
6. Inicjuje i organizuje działalność edukacyjną i informacyjną w zakresie ochrony interesów klientów podmiotów rynku finansowego.
7. Przekazuje do Komisji Nadzoru Finansowego informacje o liczbie i charakterze skarg wskazujących na naruszenia ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o usługach płatniczych, według stanu na koniec każdego półrocza.

Rzecznik wykonuje swoje zadania przy pomocy podległego mu Biura Rzecznika. Struktura Biura przedstawia się następująco: Rzecznik Finansowy, dwóch Zastępców Rzecznika Finansowego oraz²¹:

1. Wydział Klienta Rynku Ubezpieczeniowo-Emerytalnego (WUE) — zapewnia ochronę klientom rynku ubezpieczeniowego i emerytalnego, tzn. krajowym zakładom ubezpieczeń, zagranicznym zakładom ubezpieczeń, głównym oddziałom zagranicznych zakładów ubezpieczeń, oddziałom zagranicznych zakładów ubezpieczeń, funduszom emerytalnym, towarzystwom emerytalnym, Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu i Polskiemu Biuru Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.
2. Wydział Klienta Rynku Bankowo-Kapitałowego (WBK) — zapewnia ochronę klientom rynku bankowego i kapitałowego, tzn. instytucjom płatniczym, biurom usług płatniczych, instytucjom pieniądza elektronicznego, oddziałom zagranicznych instytucji

¹⁹ Ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o rozpatrywaniu reklamacji przez podmioty rynku finansowego i o Rzeczniku Finansowym (Dz.U. 2015, poz. 1348).

²⁰ Ibidem, art. 17.1.

²¹ <https://rf.gov.pl/o-nas/o-urzedzie>. (28.08.2020).

pieniądza elektronicznego, bankom krajowym, bankom zagranicznym, oddziałom banków zagranicznych, oddziałom instytucji kredytowych, instytucjom finansowym, towarzystwom funduszy inwestycyjnych, funduszom inwestycyjnym, spółdzielczym kasom oszczędnościowo-kredytowym, firmom inwestycyjnym i instytucjom pożyczkowym.

3. Wydział Pozasądowego Rozwiązywania Sporów (WRS) — prowadzi pozasądowe postępowania w sprawie rozwiązywania sporów między klientem a podmiotem rynku finansowego.
4. Wydział Administracyjno-Finansowy (WAF) — zapewnia obsługę Biura w sprawach finansowych, księgowych, kadrowych, administracyjnych, techniczno-organizacyjnych, statystycznych i informatycznych.

Każdy klient rynku ubezpieczeniowego, który w jakikolwiek sposób czuje się pokrzywdzony przez zakład ubezpieczeń może zgłosić się do Rzecznika Finansowego. Od 1995 r. do końca 2019 roku (wcześniej do Rzecznika Ubezpieczonych, a obecnie Rzecznika Finansowego) wpłynęło z tytułu ubezpieczeń gospodarczych w sumie 196 721 skarg (tabela 31). Najwięcej skarg złożyli klienci ubezpieczeniowi w 2013 roku — 16 516 i do tego roku liczba skarg systematycznie rosła, po czym zaczęła maleć z zachwianiem w 2017 i 2018 roku. Najwięcej skarg dotyczy ubezpieczeń działu II — 8 522, a następnie ubezpieczeń działu I — 4 242 skargi (tabela 32). Ponad 81,5% wszystkich wniosków było kierowanych do RZF bezpośrednio od wnioskodawców, a 17,3% za pośrednictwem pełnomocników.

Tabela 31.

Liczba skarg z tytułu ubezpieczeń gospodarczych kierowanych do Rzecznika Ubezpieczonych/ Finansowego

Rok	Liczba skarg	Rok	Liczba skarg
2019	12 780	2007	6 883
2018	14 043	2006	6 404
2017	14 356	2005	4 601
2016	13 021	2004	4 235
2015	14 273	2003	3 273
2014	15 429	2002	2 576
2013	16 516	2001	2 866
2012	15 273	2000	2 430
2011	14 356	1999	1 711
2010	11 947	1998	1 419
2009	8 566	1997	1 043
2008	7 631	1995/1996	1 089

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań Rzecznika Finansowego: <https://rf.gov.pl>. (28.08.2020).

Tabela 32.

Wnioski z zakresu ubezpieczeń gospodarczych kierowane do Rzecznika Finansowego w 2019 roku

Wnioski	Liczba	Procent
Ogółem	12 780	100,0
Dział I – ubezpieczenia na życie	4 242	33,2
Dział II – pozostałe ubezpieczenia osobowe oraz ubezpieczenia majątkowe	8 522	66,7
Pośrednicy ubezpieczeniowi	9	0,1
Brak właściwości Rzecznika Finansowego	7	0,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdania Rzecznika Finansowego: https://rf.gov.pl/wp-content/uploads/2020/05/2019_Tabele_Sprawozdanie_Rzecznika_Finansowego.pdf, s. 6. (28.08.2020).

Najwięcej skarg dotyczyło ubezpieczeń komunikacyjnych – 35,4%. Aż 28,3% z nich dotyczyło ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. **Skargi klientów** w tym zakresie najczęściej dotyczyły²²:

- odmowy całości i części uznania roszczenia o odszkodowanie lub świadczenie,
- opieszałego prowadzenia postępowań likwidacyjnych, co skutkowało nieterminowym zaspokajaniem roszczeń,
- utrudnień w udostępnianiu akt szkody,
- braku wyczerpujących uzasadnień dla przyjmowanych przez zakłady ubezpieczeń stanowisk.

Dodatkowo skarżący w przypadku ubezpieczeń komunikacyjnych zgłaszali²³:

1. Uwagi dotyczące metody likwidacji szkody, poprzez niepoprawne zaliczanie jej jako szkody całkowitej. Zdaniem klientów towarzystwa ubezpieczeń często podają niższą wartość pojazdu przed szkodą, a zawyżają wartość tego co zostało z pojazdu, nie udzielając jednocześnie pomocy w zbyciu pozostałości za umówioną cenę.
2. Problemy uzyskanego odszkodowania za najem pojazdu zastępczego.
3. Prawo osoby poszkodowanej do decydowania o wyborze części stosowanych do naprawy pojazdu.
4. Zasadność stosowania przez zakłady ubezpieczeń amortyzacji części i innych materiałów.
5. Problemy związane z wypłatą odszkodowania z tytułu utraty wartości handlowej pojazdu.
6. Uwagi związane z kosztami dotyczącymi holowania i parkowania pojazdu.

²² *Sprawozdanie z działalności Rzecznika Finansowego w 2019 r. oraz uwagi o stanie przestrzegania prawa i interesów klientów podmiotów rynku finansowego i sprawozdanie z działalności w 2019 r. finansowanej ze środków Funduszu Edukacji Finansowej wraz z informacją o wykorzystaniu środków funduszu.* (2020). Warszawa, s. 15. https://rf.gov.pl/wp-content/uploads/2020/05/2019_SprawozdanieRzecznika_Finansowego.pdf. (31.08.2020).

²³ *Ibidem*, s. 16.

7. Żądania przedstawienia faktur potwierdzających rodzaj i źródło nabycia części zamiennych stosowanych przy naprawie pojazdu.
8. Obniżanie przez ubezpieczycieli stawek za roboczo-godziny.

W przypadku **szkód na osobie** najczęściej skargi dotyczyły (tabela 33) niskiego poziomu świadczeń związanych z ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (zaniżanie uszczerbku na zdrowiu, zbyt niskiej kwoty zadośćuczynienia za doznaną krzywdę, zaniżania bądź odmowy wypłaty świadczenia w przypadku znacznego pogorszenia sytuacji życiowej po śmierci osoby najbliższej oraz zadośćuczynienia pieniężnego za doznaną krzywdę, które jest przyznawane najbliższym członkom rodziny). **Skargi dotyczące ubezpieczenia Autocasco** stanowiły 4,4% wszystkich wniosków. Również w tym przypadku zarzuty dotyczyły sporu co do wysokości przyznanego odszkodowania, interpretacji zapisów ogólnych warunków ubezpieczenia, które skutkowały odmową wypłaty odszkodowania. **Roszczenia regresowe** – 141 wniosków (1,1%) to kolejny zarzut dotyczący ubezpieczeń komunikacyjnych i najczęściej związany był z zbiegnięciem z miejsca zdarzenia. Również skargi kierowano w sprawie działalności Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego – 92 wnioski (0,7%). W przypadku 38 wniosków (0,3%) skargi dotyczyły odmowy uznania w całości lub w części zgłaszanych roszczeń odszkodowawczych. Z kolei 54 wnioski (0,4%) wiązały się z nakładaniem opłat tytułem niedopełnienia obowiązku zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC p.p.m. Pozostałe zarzuty związane z ubezpieczeniami komunikacyjnymi dotyczyły ubezpieczeń NNW kierowcy i pasażerów – 56 wniosków, ubezpieczeń Assistance – 43 wnioski, ubezpieczeń szyb samochodowych – 9 wniosków, ubezpieczeń Zielonej Karty – 8 wniosków oraz ubezpieczenia kosztów usunięcia awarii elementów pojazdu – 2 wnioski²⁴.

Tabela 33.

Tematyka skarg z zakresu ubezpieczeń gospodarczych wpływających do Rzecznika Finansowego w 2019 roku

Rodzaj ubezpieczenia	Liczba	Udział (w %)
Ubezpieczenia komunikacyjne, w tym:	4 527	35,4
– OC	3 619	28,3
– AC	557	4,4
– NNW kierowcy i pasażerów	56	0,4
– Assistance	43	0,3
– Ubezpieczenia szyb samochodowych	9	0,1
– Zielona Karta	8	0,1
– Ubezpieczenia kosztów usunięcia awarii elementów pojazdu	2	0,0
– Regres (dot. szkód komunikacyjnych)	141	1,1
– UFG (dot. likwidacji szkód)	38	0,3
– UFG (kary i regres)	54	0,4
Ubezpieczenia na życie	4 242	33,2

²⁴ Ibidem, s. 16–17.

Rodzaj ubezpieczenia	Liczba	Udział (w %)
Ubezpieczenia OC pozostałe	1 660	13,0
Ubezpieczenie mienia	712	5,6
Ubezpieczenie NWW	497	3,9
Ubezpieczenia sprzętu elektronicznego	336	2,6
Ubezpieczenia rolne	291	2,3
Ubezpieczenie turystyczne	211	1,7
Ubezpieczenia kredytu i innych produktów bankowych	21	0,2
Gwarancje ubezpieczeniowe	16	0,1
Regresy (dot. pozostałych szkód)	15	0,1
Brak danych	196	1,5
Inne	56	0,4
Razem	12 780	100,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdania Rzecznika Finansowego: https://rf.gov.pl/wp-content/uploads/2020/05/2019_Tabele_Sprawozdanie_Rzecznika_Finansowego.pdf, ss. 7–8. (28.08.2020).

Tabela 34.

Zarzuty zawarte w skargach wpływających do Rzecznika Finansowego z zakresu ubezpieczeń gospodarczych w 2019 roku

Przyczyna skargi	Liczba	Udział (w %)
Oddalenie roszczenia	6 078	47,6
Spór co do wysokości przyznanego odszkodowania lub świadczenia	4 224	33,1
Składki	890	7,0
Opieszałość w postępowaniu odszkodowawczym	367	2,9
Zaniżona wartość wykupu polisy*	297	2,3
Odmowa anulowania, zmniejszenia lub rozłożenia na raty kar i należności regresowych**	201	1,6
Utrudnienia wglądu w akta szkodowe	177	1,4
Procedury stosowane przez ZU	150	1,2
Odmowa kontynuacji ubezpieczenia	55	0,4
Inne	341	2,0
Ogółem	12 780	100,0

* dotyczy ubezpieczeń działu I,

** dotyczy ubezpieczeń działu II.

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdania Rzecznika Finansowego: https://rf.gov.pl/wp-content/uploads/2020/05/2019_Tabele_Sprawozdanie_Rzecznika_Finansowego.pdf, s. 9. (28.08.2020).

Oddalenie roszczenia i spór co do wysokości odszkodowania lub świadczenia w ubezpieczeniach gospodarczych (tabela 34) to podstawowe zarzuty zawarte w skargach kierowanych do Rzecznika Finansowego w 2019 roku.

W 2019 roku do Rzecznika Finansowego z zakresu zabezpieczenia emerytalnego (tabela 35) wpłynęło 60 skarg pisemnych. Ponad połowa skarg (53,3%) dotyczyła działania Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, 33,3% skarg było na temat funkcjonowania Otwartych Funduszy Emerytalnych.

Tabela 35.

Zestawienie podmiotów skarg z zakresu zabezpieczenia emerytalnego wpływających do Rzecznika Finansowego w 2019 roku

Podmiot	Liczba skarg	Udział (w %)
ZUS	32	53,3
OFE	20	33,3
IKZE	4	6,7
Inne	4	6,7
Ogółem	154	100,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdania Rzecznika Finansowego: https://rf.gov.pl/wp-content/uploads/2020/05/2019_Tabele_Sprawozdanie_Rzecznika_Finansowego.pdf, s. 18. (28.08.2020).

Koszty działalności Rzecznika i jego Biura krajowe zakłady ubezpieczeń ponoszą do wysokości 0,023% zbioru składek brutto, a zagraniczne zakłady ubezpieczeń — do wysokości 0,025% zbioru składek brutto²⁵.

5.4. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (UFG)²⁶

Ubezpieczeniowy Funduszu Gwarancyjny wypłaca odszkodowania i świadczenia poszkodowanym w wypadkach i kolizjach drogowych, **które spowodowali nieubezpieczeni posiadacze pojazdów i nieubezpieczeni rolnicy oraz gdy nie ustalono sprawcy szkody**.

Członkiem Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego jest każdy zakład ubezpieczeń, który posiada zezwolenie na wykonywanie działalności ubezpieczeniowej w ramach ubezpieczenia OC p.p.m. oraz ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej rolników z tytułu posiadania gospodarstwa rolnego (OC rolników). Towarzystwo ubezpieczeń staje się członkiem UFG w momencie zawarcia pierwszej umowy wyżej wymienionych ubezpieczeń²⁷.

²⁵ Ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o rozpatrywaniu reklamacji..., art. 20.1.

²⁶ Działalność Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego uregulowana jest w Ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. 2003, nr 124, poz. 1152), rozdział 7, art. 96–119. Informacje na temat UFG znajdują się na stronie: <https://www.ufg.pl>.

²⁷ Ustawa z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych..., art. 97.1.

Członkostwo w UFG jest obowiązkowe. UFG na koniec grudnia 2019 r. liczył 29 członków, w tym 20 krajowych zakładów ubezpieczeń oraz 9 zagranicznych zakładów ubezpieczeń (w tym 3 oddziały zagranicznych zakładów oraz 6 zakładów wykonujących działalność w trybie swobody świadczenia usług). Członkowie są zobowiązani do wnoszenia składki w wysokości 0,008% składki przypisanej brutto z ubezpieczeń obowiązkowych (OC p.p.m. i OC rolnika), nie niższą niż 50 000 zł²⁸.

Zadania Funduszu są określone w ustawie. Przede wszystkim UFG²⁹:

- I. Zaspokajają roszczenia z tytułu ubezpieczeń obowiązkowych (OC p.p.m. i OC rolnika) za szkody powstałe na terytorium Polski:
 1. *Να οσοβτε*, gdy szkoda została wyrządzona w okolicznościach uzasadniających odpowiedzialność cywilną posiadacza pojazdu mechanicznego lub kierującego pojazdem mechanicznym, a **nie ustalono ich tożsamości**.
 2. **W mieniu**, w przypadku szkody, w której równocześnie u któregośkolwiek uczestnika zdarzenia nastąpiła śmierć, naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia, trwający dłużej niż 14 dni, a szkoda została wyrządzona w okolicznościach uzasadniających odpowiedzialność cywilną posiadacza pojazdu mechanicznego lub kierującego pojazdem mechanicznym, a nie ustalono ich tożsamości. Naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia powinny zostać stwierdzone orzeczeniem lekarza, posiadającego specjalizację w dziedzinie medycyny odpowiadającej rodzajowi i zakresowi powyższych naruszeń czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia. W przypadku szkody w pojeździe mechanicznym świadczenie Funduszu podlega zmniejszeniu o kwotę stanowiącą równowartość 300 euro, ustalaną przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu ustalenia odszkodowania.
 3. **Na osobie, w mieniu, w mieniu i na osobie**, gdy:
 - posiadacz zidentyfikowanego pojazdu mechanicznego, którego ruchem szkodę tę wyrządzono, nie był ubezpieczony obowiązkowym ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych,
 - posiadacz zidentyfikowanego pojazdu mechanicznego, którego ruchem szkodę tę wyrządzono, zarejestrowanego za granicą na terytorium państwa, którego Biuro Narodowe jest sygnatariuszem Porozumienia Wielostronnego, nie był ubezpieczony obowiązkowym ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, a pojazd mechaniczny był pozbawiony znaków rejestracyjnych, bądź znaki te nie były, w momencie zdarzenia, przydzielone temu pojazdowi przez właściwe władze,
 - rolnik, osoba pozostająca z nim we wspólnym gospodarstwie domowym lub osoba pracująca w jego gospodarstwie rolnym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z posiadaniem przez rolnika tego gospodarstwa rolnego szkodę, będącą następstwem śmierci, uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia bądź też utraty, zniszczenia lub

²⁸ Obowiązek ten wynika z Ustawy z dnia 22 maja 2003 r. *o ubezpieczeniach obowiązkowych...*, art. 117.3 oraz stosownie do § 2.1. Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 11 marca 2020 roku *w sprawie wysokości składki wnoszonej przez zakłady ubezpieczeń na rzecz Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego oraz terminów uiszczania tej składki* (Dz.U. 2020, poz. 484).

²⁹ Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. *o ubezpieczeniach obowiązkowych...*, art. 98.

uszkodzenia mienia, a rolnik nie był ubezpieczony obowiązkowym ubezpieczeniem OC rolników.

II. II. W przypadku ogłoszenia upadłości zakładu ubezpieczeń albo oddalenia wniosku o ogłoszenie upadłości zakładu ubezpieczeń lub umorzenia postępowania upadłościowego, jeżeli majątek dłużnika oczywiście nie wystarcza nawet na zaspokojenie kosztów postępowania upadłościowego albo w przypadku zarządzenia likwidacji przymusowej zakładu ubezpieczeń, jeżeli roszczenia osób uprawnionych nie mogą być pokryte z aktywów stanowiących pokrycie rezerw techniczno-ubezpieczeniowych, do zadań Funduszu należy również zaspokajanie roszczeń osób uprawnionych z:

1. Umów ubezpieczeń obowiązkowych (OC p.p.m., OC rolnika oraz ubezpieczenia budynków wchodzących w skład gospodarstwa rolnego) za szkody powstałe w Polsce.
2. Umów ubezpieczeń obowiązkowych (ubezpieczenia wynikające z przepisów odrębnych ustaw lub umów międzynarodowych ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską, nakładających na określone podmioty obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia) oraz umów ubezpieczenia na życie, w wysokości 50% wierzytelności, do kwoty nie większej niż równowartość w złotych 30 000 euro według średniego kursu ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu ogłoszenia upadłości, oddalenia wniosku o ogłoszenie upadłości lub umorzenia postępowania upadłościowego albo w dniu zarządzenia likwidacji przymusowej.

Po wypłacie odszkodowania, które wynika z zadań UFG, Fundusz jest zobowiązany dochodzić **roszczenia regresowego** od sprawcy szkody i osoby, która nie posiadała ubezpieczenia obowiązkowego.

Po wejściu w życie ustawy z dnia 19 lipca 2019 roku o szczególnych uprawnieniach osób poszkodowanych w przypadku wyczerpania sumy gwarancyjnej ustalonej na podstawie przepisów obowiązujących przed dniem 1 stycznia 2006 roku³⁰ UFG został obciążony dodatkowymi obowiązkami w zakresie wypłaty odszkodowań w przypadku wyczerpania sumy gwarancyjnej. Zgłaszane w tych przypadkach roszczenia są inne niż odszkodowania do tej pory likwidowane przez Fundusz. Są to sytuacje, gdy UFG lub towarzystwo ubezpieczeń likwidowało szkodę, jednak wyczerpanie sumy gwarancyjnej uniemożliwiło zlikwidowanie jej w całości. W przypadku tych szkód nie ma możliwości dochodzenia regresu³¹.

Dodatkowo Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny kontroluje spełnienie obowiązku ubezpieczenia obowiązkowego (OC p.p.m. i OC rolnika) i zajmuje się windykacją opłat za uchylanie się od tego obowiązku.

Fundusz udziela także zwrotnej pomocy finansowej towarzystwu ubezpieczeń, które przejmuje portfel ubezpieczeń obowiązkowych, w przypadku, gdy ubezpieczyciel nie jest wypłacalny. Pomoc finansowa ma charakter pożyczki zwrotnej³².

³⁰ Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o szczególnych uprawnieniach osób poszkodowanych w przypadku wyczerpania sumy gwarancyjnej ustalonej na podstawie przepisów obowiązujących przed dniem 1 stycznia 2006 r. (Dz.U. 2019, poz. 1631).

³¹ Wyniki Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego za 2019 rok. (2020). UFG, s. 1–2. https://www.ufg.pl/UCMServlet3/ucmservlet3?dDocName=UCM_UFG_554354. (03.09.2020).

³² Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych..., art. 99.1.

UFG pełni także funkcję ośrodka informacji (OI). Rola Funduszu w tym zakresie polega na prowadzeniu rejestru umów ubezpieczenia działu II grupy 3 (AC) i 10 (OC) załącznika do ustawy o działalności ubezpieczeniowej z wyłączeniem odpowiedzialności przewoźnika³³.

Celem OI jest ułatwienie poszkodowanym w kolizjach i wypadkach drogowych dochodzenia roszczeń oraz likwidacji szkody. Ośrodek Informacji gromadzi dane odnośnie³⁴:

- umów ubezpieczenia komunikacyjnego OC p.p.m. (od 2004 roku) i AC (od 2006 roku),
- zdarzeń drogowych skutkujących odpowiedzialnością ubezpieczyciela,
- wypłaconych odszkodowań.

Zadaniem Funduszu jest gromadzenie danych, które zawierają informacje na temat uczestników zdarzenia powodującego odpowiedzialność ubezpieczyciela z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz ubezpieczenia Autocasco. Fundusz od 1 stycznia 2016 r. tworzy i prowadzi informatyczną bazę danych (IBD), która służy identyfikacji, weryfikacji i przeciwdziałaniu naruszeniu interesów uczestników rynku ubezpieczeniowego, a w szczególności obejmuje informacje o wypłaconych odszkodowaniach i świadczeniach z umów ubezpieczenia, o których mowa w dziale I lub II załącznika do ustawy o działalności ubezpieczeniowej. Dane są przechowywane przez 20 lat od dnia dokonania wpisu³⁵.

Od 9 września 2016 roku UFG zajmuje się także obsługą **Turystycznego Funduszu Gwarancyjnego** (TFG). Od 1 lipca 2018 roku zasady funkcjonowania TFG określone są Ustawą z dnia 24 listopada 2017 roku o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych³⁶. Turystyczny Fundusz Gwarancyjny jest dodatkowym zabezpieczeniem na wypadek niewypłacalności przedsiębiorców turystycznych. Gdy dojdzie do niewypłacalności organizatora turystyki lub przedsiębiorcy ułatwiającego nabywanie powiązanych usług turystycznych oraz wyczerpania zabezpieczenia finansowego (gwarancji bankowej, gwarancji ubezpieczeniowej lub umowy ubezpieczenia na rzecz podróży (I filar)), Turystyczny Fundusz Gwarancyjny (II filar) ze zgromadzonych środków³⁷:

1. Pokrywa koszty kontynuacji imprezy turystycznej lub koszty powrotu do kraju (koszt transportu i zakwaterowania).
2. Dokonuje zwrotu wpłat lub części wpłat wniesionych tytułem zapłaty za imprezę turystyczną lub każdą opłaconą usługę, gdy z ich przyczyn impreza turystyczna lub którąkolwiek opłacona usługa przedsiębiorcy nie została lub nie zostanie zrealizowana.

³³ Ibidem, art. 102.1.

³⁴ *O bazie danych Ośrodka Informacji UFG*. https://www.ufg.pl/infoportal/faces/pages_home-page/Page_4d98135c_14e2b8ace27__7ff1/Page_a47c431_14bed81a009__7fe1/Page_a47c431_14bed81a009__7fe0?_afLoop=5280600074818974&_afWindowMode=0&_adf.ctrl=-state-rux236w2q_29. (03.09.2020).

³⁵ Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych..., art. 102a.

³⁶ Ustawa z dnia 24 listopada 2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych (Dz.U. 2019, poz. 548).

³⁷ *Wyniki Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego...*, s. 2.

Przychody Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego³⁸:

1. Wpłaty zakładów ubezpieczeń wykonujących działalność w zakresie ubezpieczeń obowiązkowych (OC p.p.m. i OC rolnika).
2. Wpłaty zakładów ubezpieczeń prowadzących ubezpieczenia w dziale I (ubezpieczenia na życie), w przypadku ogłoszenia upadłości zakładu ubezpieczeń, oddalenia wniosku o ogłoszenie upadłości zakładu ubezpieczeń, umorzenia postępowania upadłościowego lub zarządzenia likwidacji przymusowej zakładu ubezpieczeń wykonującego działalność ubezpieczeniową w tym zakresie.
3. Wpłaty zakładów ubezpieczeń wykonujących działalność ubezpieczeniową w grupie obejmującej ubezpieczenie obowiązkowe (ubezpieczenie budynków rolnych oraz pozostałe ubezpieczenia obowiązkowe regulowane przez inne ustawy), w przypadku ogłoszenia upadłości zakładu ubezpieczeń, oddalenia wniosku o ogłoszenie upadłości zakładu ubezpieczeń, umorzenia postępowania upadłościowego lub zarządzenia likwidacji przymusowej zakładu ubezpieczeń wykonującego działalność ubezpieczeniową w tym zakresie.
4. Wpływy z tytułu opłat za niespełnienie obowiązku zawarcia umów ubezpieczeń obowiązkowych (OC p.p.m. i OC rolnika).
5. Wpływy z tytułu roszczeń regresowych.
6. Zwroty zakładu ubezpieczeń przejmującego portfel upadłego zakładu ubezpieczeń.
7. Wpłaty uzyskane z podziału masy upadłości.
8. Zwroty świadczeń wypłaconych przez Fundusz z umów ubezpieczenia na życie i z umów ubezpieczeń obowiązkowych.
9. Przychody z oprocentowania pożyczek.
10. Przychody z lokat środków Funduszu.
11. Inne dochody.

Koszty działalności Funduszu wynikają z realizacji jego zadań:

1. Wypłacanie odszkodowań i świadczeń z tytułu ubezpieczeń obowiązkowych w przypadku braku ubezpieczenia przez sprawcę szkody lub nie ustalenia tożsamości sprawcy szkody.
2. Wypłacanie odszkodowań i świadczeń z upadłości lub likwidacji zakładu ubezpieczeń działu I i działu II (dotyczy ubezpieczeń obowiązkowych).

Przychody Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego w 2019 roku wyniosły łącznie 569,1 mln zł (o 22,7% więcej niż w roku 2018). Sytuacja ta wynikała z³⁹:

- wyższych przychodów z tytułu opłat o 114,0 mln zł (wzrost o 57,9% r/r),
- wyższych pozostałych przychodów operacyjnych i finansowych o 3,6 mln zł (wzrost o 49,0% r/r),
- wyższych przychodów z tytułu działalności lokacyjnej o 2,7 mln zł (wzrost o 38,9% r/r),

³⁸ Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych..., art. 117.1

³⁹ Wyniki Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego..., s. 6–7.

- wyższych pozostałych przychodów z działalności statutowej o 0,2 mln zł (wzrost 16,2% r/r),
- niższych przychodów z tytułu składki z ubezpieczeń obowiązkowych o 4,6 mln zł (spadek o 2,3%),
- niższych przychodów z tytułu działalności regresowej o 10,6 mln zł (spadek o 20,9% r/r).

Przychody ze składek z tytułu obowiązkowych ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w 2019 roku wyniosły — 194,7 mln zł i z OC rolników — 0,9 mln zł. Przychody z tytułu opłat związanych z niespełnieniem obowiązku ubezpieczeniowego z OC p.p.m. kształtowały się na poziomie 310,8 mln zł i były aż o 57,9% wyższe niż rok wcześniej, z OC rolnika — 0,08 mln zł. Z kolei przychody z roszczeń regresowych z OC p.p.m. wyniosły — 40,3 mln zł, z OC rolnika — 0,14 mln zł.

W 2019 roku koszty UFG osiągnęły wartość 523,1 mln zł i zwiększyły się o 34,1% w stosunku do poprzedniego roku. Spowodowane to było przede wszystkim zmianą stanu rezerw ubezpieczeniowych. Rezerwy zwiększyły się o 156,7 mln zł, co wynikało z utworzenia dodatkowych rezerw z tytułu szczególnych świadczeń rentowych. Dodatkowo na poziom kosztów wpłynęły⁴⁰:

- wyższy ujemny wynik z aktualizacji odpisów i umorzeń dotyczących należności statutowych o 24,3 mln zł (wzrost o 17,2% r/r),
- wyższe koszty ośrodka informacji o 8,5 mln (wzrost o 26,0% r/r),
- wyższy poziom kosztów administracyjnych o 1,6 mln zł (wzrost o 2,9% r/r),
- wyższe koszty windykacji opłat i regresów o 1,1 mln zł (wzrost o 14,1% r/r),
- niższe koszty odszkodowań i świadczeń z ubezpieczeń obowiązkowych i upadłości o 4,2 mln zł, (spadek o 4,2% r/r),

Podsumowując, działalność kompensacyjną UFG z tytułu działalności podstawowej prowadzi od 1990 roku, a z tytułu upadłości od 1995 roku. Z kolei działalność kontrolno-represyjna została wprowadzona od 1991 roku, a od 2004 roku działalność informacyjna i pomocowa.

Na stronie UFG⁴¹ jest możliwość sprawdzenia czy posiadacz wskazanego pojazdu mechanicznego ma ważne ubezpieczenie OC p.p.m. na podany dzień. UFG udostępnia informacje na temat umowy ubezpieczenia OC p.p.m. i nazwy zakładu ubezpieczeń, w którym zakupiono ubezpieczenie, bez podawania danych osobowych posiadacza pojazdu. Ponadto, po wybraniu kraju innego niż Polska, można uzyskać informacje kto jest reprezentantem do spraw roszczeń oraz nazwę tego ubezpieczyciela. Weryfikację można przeprowadzić przy podaniu numeru rejestracyjnego pojazdu lub numeru VIN pojazdu.

⁴⁰ Ibidem, s. 11–12.

⁴¹ https://www.ufg.pl/infportal/faces/pages_home-page/Page_4d98135c_14e2b8ace27__7ff1/Pagee0e22f3_14efe6adc05__7ff1/Page4d024e07_14f0a824115__7ff6?_afzLo-op=5326268782103760&_afzWindowMode=0&_adf.ctrl-state=afnezvp61_29. (04.09.2020).

Dodatkowo na stronie UFG można sprawdzić:

- numer szkody,
- historię swoich polis ubezpieczeń OC p.p.m. i AC, łącznie z wydaniem zaświadczenia potwierdzającego zniżki za bezszkodowy przebieg ubezpieczenia,
- historię szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych OC p.p.m. i AC.

5.5. Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (PBUK)⁴²

PBUK to organizacja skupiająca zakłady ubezpieczeń funkcjonujące na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, które oferują obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów⁴³. Jest to instytucja zabezpieczająca interesy ubezpieczonych. Przynależność do Biura jest obowiązkowa⁴⁴.

Nawiązując do zasad Systemu Zielonej Karty PBUK pełni funkcję Biura Narodowego, które reprezentuje Polskę w Systemie i jest członkiem Rady Biur. Zgodnie z Rekomendacją Genewską ONZ (Recommendation No 5 on Insurance of Motorists Against Third Party Risks z 25.01.1949) PBUK podpisuje umowy ze swoimi odpowiednikami z innych państw tworzących System Zielonej Karty⁴⁵.

Od 1958 roku Polska należy do Systemu Zielonej Karty. System Zielonej Karty jest to porozumienie międzynarodowe, które umożliwia poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych otrzymanie odszkodowania, nawet w przypadku, gdy sprawca jechał pojazdem zarejestrowanym za granicami Polski. Dodatkowo dzięki Systemowi możliwe jest poruszanie się samochodem bez potrzeby kupowania ubezpieczenia OC p.p.m. przy każdym przekraczaniu granicy⁴⁶.

Po wprowadzeniu w Polsce w 1952 r. obowiązkowych ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej w ruchu środków komunikacji, członkiem Rady Biur stał się Państwowy Zakład Ubezpieczeń. W latach 1960–1990 Polskę reprezentowało w Systemie Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji WARTA S.A. (1960–1990), Polskie Biuro Zielonej Karty (1990–1996) i Polskie Biuro Ubezpieczeń Komunikacyjnych (od 10.05.1996) powołane do życia na mocy nowelizacji ustawy o działalności ubezpieczeniowej z 28 lipca 1990 r. Od dnia 1 stycznia 2004 r. zgodnie z przepisami ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK obowiązuje nazwa Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych⁴⁷.

⁴² Działalność Polskiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych została uregulowana w Ustawie z dnia 22 maja 2003 r. *o ubezpieczeniach obowiązkowych...*, rozdział 8, art. 120–140. Informacje na temat PBUK znajdują się na stronie: <https://www.pbuk.pl>.

⁴³ Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. *o ubezpieczeniach obowiązkowych...*, art. 120.

⁴⁴ Ibidem, art. 121.4.

⁴⁵ <https://www.pbuk.pl/o-nas/o-biurze>. (01.09.2020).

⁴⁶ Nowak, A. (2020). *Czym zajmuje się Polskie Biuro Ubezpieczeń Komunikacyjnych (PBUK)?* <https://mubi.pl/poradniki/polskie-biuro-ubezpieczen-komunikacyjnych-pbuk>. (02.09.2020).

⁴⁷ <https://www.pbuk.pl/o-nas/o-biurze>. (01.09.2020).

Zadania PBUK⁴⁸:

1. Wystawianie dokumentów związanych z ubezpieczeniem ważnych w innych państwach.
2. Zawieranie z zagranicznymi biurami narodowymi porozumień o wzajemnym uznawaniu dokumentów ubezpieczeniowych oraz o zaspokajaniu roszczeń wynikających z międzynarodowego ruchu pojazdów mechanicznych.
3. Zajmowanie się organizowaniem likwidacji szkód lub bezpośrednią likwidacją szkód powstałych na terytorium Polski przez posiadaczy pojazdów mechanicznych zarejestrowanych za granicą, którzy posiadają ważne dokumenty ubezpieczeniowe wystawione przez zagraniczne Biura Narodowe.
4. Organizowanie likwidacji szkód lub bezpośrednią likwidacją szkód spowodowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez posiadaczy pojazdów mechanicznych zarejestrowanych w państwach, których Biura Narodowe są sygnatariuszami Porozumienia Wielostronnego (tj. krajach EOG, Andorze i Serbii).
5. Określanie zasad i trybu dystrybucji dokumentów ubezpieczeń granicznych, a w szczególności ustalanie wzorów tych dokumentów oraz ich ewidencjonowanie.
6. Pełnienie funkcji organu odszkodowawczego.
7. Ustalanie i przekazywanie zakładom ubezpieczeń danych, dotyczących czasu, miejsca wypadku, pojazdów w nim uczestniczących i wszystkich uczestników wypadku, w tym dane dotyczące numerów dowodów ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych i nazwę zakładu ubezpieczeń, w którym pojazdy mechaniczne były ubezpieczone oraz sposób rozstrzygnięcia sprawy przez policję.

Dodatkowo PBUK pełni rolę:

- Biura Narodowego w ramach Zielonej Karty,
- regulatora ubezpieczeń granicznych,
- organu odszkodowawczego,
- ośrodka informacji,
- bazy o wypadkach z ofiarami w ludziach.

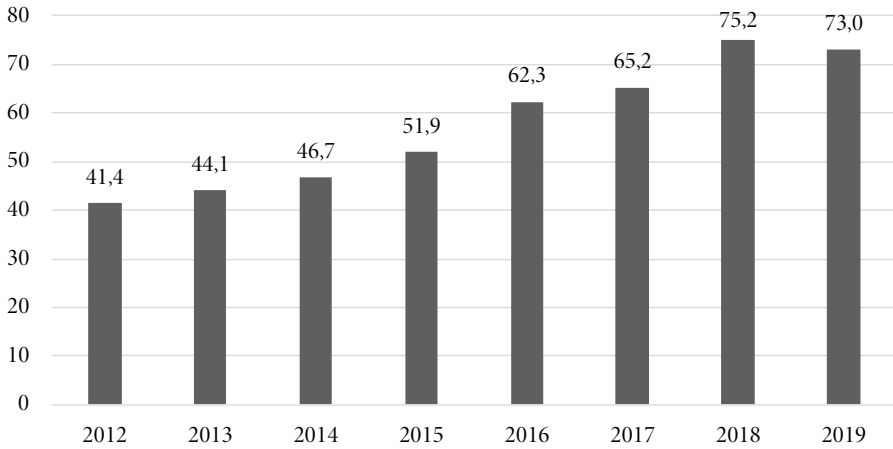
W 2019 r. osoby kierujące pojazdami z polskimi tablicami rejestracyjnymi spowodowali za granicą 73 tys. kolizji i wypadków drogowych (co daje średnio 200 zdarzeń dziennie). Liczba zdarzeń za granicą systematycznie rosła (rysunek 5).

Rok 2019 jest pierwszym rokiem ze spadkiem zdarzeń o 3% w stosunku do roku poprzedniego. Najwięcej zdarzeń miało miejsce na drogach Niemiec (51%), Francji (8%), Włoch (7%), Wielkiej Brytanii i Holandii (po 6%). Wzrosła liczba szkód z winy kierujących bez ubezpieczenia OC p.p.m. (rysunek 6). W 2019 r. PBUK wypłacił prawie 16 mln zł z tytułu 585 świadczeń (niemal dwukrotnie więcej niż w 2018 roku).

⁴⁸ Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych..., art. 122.

Rysunek 5.

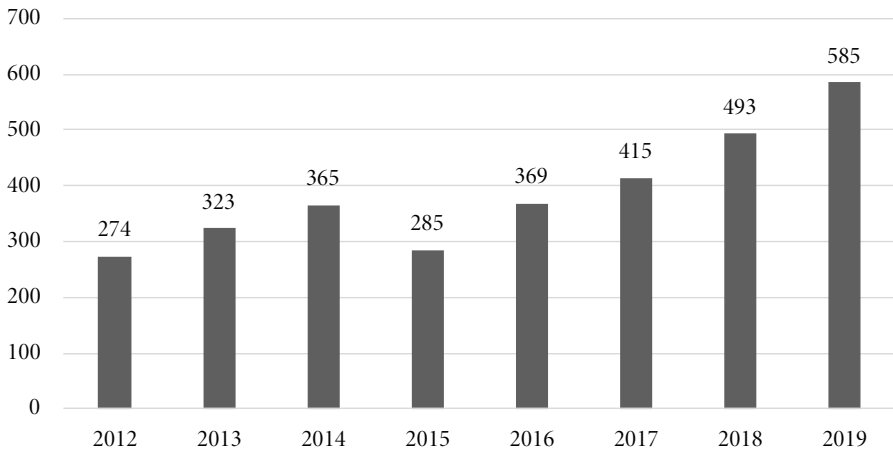
Zdarzenia spowodowane przez kierujących pojazdami z polskimi rejestracjami za granicą (w tys.)



Źródło: opracowanie na podstawie: *Mniej wypadków polskich zmotoryzowanych na zagranicznych drogach.* (2020). <https://www.pbuk.pl/o-nas/aktualnosci/item/99-mniej-wypadkow-polskich-zmotoryzowanych-na-zagranicznych-drogach>. (03.09.2020).

Rysunek 6.

Szkody spowodowane przez kierujących za granicą nieubezpieczonymi pojazdami zarejestrowanymi w Polsce, pokryte przez PBUK



Źródło: opracowanie na podstawie: *Mniej wypadków polskich zmotoryzowanych na zagranicznych drogach.* (2020). <https://www.pbuk.pl/o-nas/aktualnosci/item/99-mniej-wypadkow-polskich-zmotoryzowanych-na-zagranicznych-drogach>. (03.09.2020).

Podsumowując zadaniem PBUK jest zabezpieczenie praw ubezpieczonych i poszkodowanych w wypadkach drogowych. Przede wszystkim chodzi o sytuacje, gdy w zdarzeniu uczestniczą pojazdy z różnych państw lub pojazd zarejestrowany w Polsce bierze udział w wypadku za granicą.

Rozdział 6. Przystępczość na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych

6.1. Przystępczość ubezpieczeniowa — definicje

Zaufanie w branży ubezpieczeniowej jest bardzo ważnym elementem współpracy ubezpieczycieli ze swoimi klientami i klientów z ubezpieczycielami. Ich wzajemne relacje kształtują popyt i podaż na rynku ubezpieczeniowym. Podstawowym obowiązkiem ubezpieczających /ubezpieczonych jest wywiązywanie się ze swoich zobowiązań (płacenie składki, dbanie o swoje dobra i majątek oraz zgłaszanie szkody w terminie, zabezpieczając powstałe straty). Natomiast zakłady ubezpieczeń chronią majątek klientów i w razie zajścia zdarzenia wypłacają odszkodowania lub świadczenia. Jeżeli jedna, jak i druga strona rzetelnie podchodzi do swoich zadań, to współpraca na tym rynku przebiega bez większych zakłóceń. Niestety występuje wiele zdarzeń, w których dochodzi do przystępczości ubezpieczeniowej.

W literaturze brakuje jednolitej definicji przystępczości ubezpieczeniowej. Według T. Rydzeka **przystępczość ubezpieczeniowa** to ogół przystępstw, które w sposób bezpośredni lub pośredni wpływają negatywnie na interes zakładu ubezpieczeń lub całego rynku ubezpieczeń¹. Z kolei Cz. Prętki oraz E. Kędra definiują przystępstwo ubezpieczeniowe jako wszelkie czyny, u podstaw których leży umowa ubezpieczenia, a sprawca dąży do wyłudzenia nienależnego świadczenia lub odszkodowania². P. Majewski określa przystępczość ubezpieczeniową jako żądanie bezpodstawnego odszkodowania albo otrzymania takiego odszkodowania drogą oszustwa³.

¹ Rydzek, T. (1996). *Przystępczość ubezpieczeniowa w świetle teorii i praktyki*. „Prawo Asekuracyjne”, nr 2, s. 70.

² Jaroch, W. (2002). *Przystępczość na rynku ubezpieczeń*. Warszawa: Poltext, s. 36.

³ Majewski, P. (2019). *Analiza danych dotyczących przystępstw ubezpieczeniowych ujawnionych w 2018 roku*. Warszawa: Polska Izba Ubezpieczeń, Komisja ds. Przeciwdziałania Przystępczości Ubezpieczeniowej, s. 4. <https://piu.org.pl/nowy-raport-o-przystepczosci-ubezpieczeniowej>. (12.09.2020).

Z przestępczością ubezpieczeniową związane są dwa rodzaje czynów: oszustwo ubezpieczeniowe i wyłudzenie odszkodowania. **Oszustwo ubezpieczeniowe** jest to wprowadzenie w błąd zakład ubezpieczeń co do rzeczywistego zaistnienia zdarzenia ubezpieczeniowego, powstania szkody bądź związku przyczynowego między zdarzeniem a szkodą⁴. Art. 286 kodeksu karnego informuje o rodzajach kar za oszustwo:

- §1 — kto, w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, doprowadza inną osobę do niekorzystnego rozporządzenia własnym lub cudzym mieniem za pomocą wprowadzenia jej w błąd albo wyzyskania błędu lub niezdolności do należytego pojmowania przedsiębranego działania, podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8,
- §2 — tej samej karze podlega, kto żąda korzyści majątkowej w zamian za zwrot bezprawnie zabranej rzeczy,
- §3 — w wypadku mniejszej wagi, sprawca podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2,
- §4 — jeżeli czyn określony w §1–3 popełniono na szkodę osoby najbliższej, ściganie następuje na wniosek pokrzywdzonego.

Wyłudzenie odszkodowania, to spowodowanie zdarzenia (wypadku), którego zaistnienie skutkuje powstaniem obowiązku zapłaty odszkodowania⁵. Art. 298 definiuje rodzaje kar:

- §1 — kto, w celu uzyskania odszkodowania z tytułu umowy ubezpieczenia, powoduje zdarzenie będące podstawą do wypłaty takiego odszkodowania, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5,
- §2 — nie podlega karze, kto przed wszczęciem postępowania karnego dobrowolnie zapobiegł wypłacie odszkodowania.

Do przestępczości ubezpieczeniowej może dojść na każdym etapie relacji pomiędzy zakładem ubezpieczeń a klientem, od momentu zawierania umowy poprzez etap likwidacji szkody. Ubezpieczony, ubezpieczający, poszkodowany, pracownik towarzystwa ubezpieczeń może uczestniczyć w przestępczości ubezpieczeniowej. **Sprawcami wyłudzeń** mogą być osoby sklasyfikowane jako⁶:

- sprawcy sytuacyjni, którzy popełnili przestępstwo na skutek swojej złej sytuacji materialnej,
- sprawcy okazjonalni, którzy pod wpływem chwili, często podczas likwidacji autentycznej szkody, doprowadzają do przestępstwa ubezpieczeniowego,
- sprawcy zawodowi (profesjonalni), to członkowie zorganizowanych grup przestępczych, którzy żyją z wyłudzeń odszkodowań.

⁴ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. *Kodeks karny* (Dz.U. 1997, nr 88, poz. 553), art. 286.

⁵ *Ibidem*, art. 298.

⁶ Majewski, P. (2019). *Analiza danych...*, s. 4.

6.2. Metody i przeciwdziałanie przestępczości ubezpieczeniowej

Przestępczość ubezpieczeniowa generuje wysokie koszty społeczne, a odszkodowania i świadczenia wypłacane na skutek popełnionych przestępstw ubezpieczeniowych powodują straty dla uczestników rynku, ubezpieczycieli, akcjonariuszy, a także ubezpieczonych.

Przestępczości ubezpieczeniowej można efektywnie przeciwdziałać poprzez⁷:

- analizą podejrzanych szkód przez grupy ekspertów w danym towarzystwie ubezpieczeń,
- tworzenie centralnych baz danych, związanych z umowami ubezpieczeń oraz ich wieloaspektowej analizie przy wykorzystaniu narzędzi IT,
- prowadzenie badań na temat skali i trendów wyłudzeń,
- współpracę między ubezpieczycielami i organami ścigania,
- rozpowszechnianie wiedzy o przestępczości wśród pracowników zakładów ubezpieczeń, ich klientów, po to, aby ograniczać przyzwolenie społeczne na wyłudzenia.

Wśród najpopularniejszych **metod wyłudzeń⁸ stosowanych przez sprawców** w przypadku ubezpieczeń komunikacyjnych wymienia się⁹:

- antydatowanie i fałszowanie polisy,
- przedkładanie fikcyjnych rachunków za naprawę pojazdu,
- zawyżanie kosztów naprawy przez warsztat samochodowy,
- okazanie do oględzin innego pojazdu lub pojazdu z innej kolizji,
- zawyżanie sumy ubezpieczenia,
- upozorowanie kradzieży auta lub elementów wyposażenia,
- upozorowanie kradzieży pojazdu „feniksa”,
- celowe spowodowanie szkody lub powiększenie jej rozmiaru,
- podanie nieprawdziwych okoliczności zaistnienia szkody,
- wielokrotne ubezpieczanie auta w kilku firmach,
- przestępczość wewnętrzna.

Zanim dojdzie do faktycznego przestępstwa zakłady ubezpieczeń powinny zwrócić szczególną uwagę na pewne zachowania klienta na rynku ubezpieczeniowym, które mogą być podstawą do wyłudzenia od ubezpieczyciela odszkodowania. Do **katalogu symptomów mogących świadczyć o próbie dokonania wyłudzenia** z ubezpieczeń komunikacyjnych zalicza się:

- wystąpienie szkody zaraz po zawarciu umowy ubezpieczenia,
- brak zdjęć pojazdu we wniosku o zawarcie umowy ubezpieczenia,
- duża dysproporcja wartości pomiędzy pojazdami sprawcy i poszkodowanego,
- różnica między statusem majątkowym właściciela oraz wartością pojazdu,

⁷ Ibidem.

⁸ Por. Bera, A., Kordela, D., Pauch, D. (2019). *Przestępczość ubezpieczeniowa Uwarunkowania skala przeciwdziałanie*. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.

⁹ Por. Jarocho, W. (2002). *Przestępczość na rynku...*, ss. 42–43.

- kradzież lub zniszczenie trudno zbywalnego auta,
- bezkolizyjne zajechanie drogi, brak ubezpieczenia AC u poszkodowanego,
- brak świadków zdarzenia,
- niezgodność uszkodzeń pojazdu z deklarowanym przebiegiem zdarzenia,
- nieoryginalne kluczyki,
- niepełna lub sprzeczna dokumentacja pojazdów importowanych,
- okoliczności zdarzenia nasuwają wątpliwości,
- szkoda w pojeździe jest bardzo duża (szkoda całkowita),
- poszkodowany zgłasza dodatkowe roszczenia,
- wykazywanie przez ubezpieczonego ponadprzeciętnej znajomości przepisów ubezpieczeniowych przy jednoczesnym słabym udokumentowaniu wniosku o odszkodowanie,
- dążenie ubezpieczonego do szybkiego zawarcia ugody z zakładem ubezpieczeń,
- w sprawie prowadzone jest postępowanie przez organy ścigania.

Najczęstszymi **symptomami wskazującymi na przestępstwo na początku postępowania o odszkodowanie** są¹⁰:

- rozbieżności co do przebiegu zdarzenia, poniesionych strat w składanych przez uczestników oświadczeniach,
- sprzeczne relacje poszkodowanego i świadków,
- wątpliwości co do oryginalności przedkładanych dokumentów.

W lutym 2019 r. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny uruchomił platformę, której celem jest identyfikacja przestępczości ubezpieczeniowej. Podstawowym zadaniem platformy jest pomoc wszystkim uczestnikom rynku w ujawnianiu tego typu oszustw i zapobieganiu im.

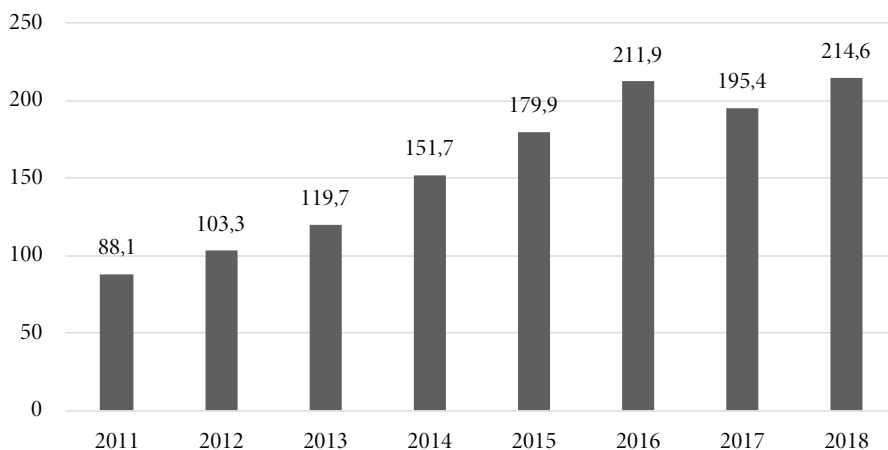
6.3. Wpływ przestępstw ubezpieczeniowych na sytuację na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych

Z szacunków wynika, że co dziesiąte roszczenie o wypłatę odszkodowania z ubezpieczeń można sklasyfikować, jako przestępczość ubezpieczeniową. W Polsce w 2018 roku odnotowano 1 115 przypadków wyłudzeń odszkodowań na kwotę 18,1 mln zł w ubezpieczeniach działu I oraz 11 125 przypadków na kwotę 214,6 mln zł w ubezpieczeniach działu II. Na przestrzeni ośmiu lat wartość przestępczości ubezpieczeniowej w ubezpieczeniach majątkowych (rysunek 7) wzrosła o 126,5 mln zł (o 143,6%). W 2017 roku na rynku europejskim skala przestępczości ubezpieczeniowej była szacowana na ok. 13 mld euro.

¹⁰ Ibidem, s. 148.

Rysunek 7.

Wartość przestępczości ubezpieczeniowej w Dziale II w latach 2011–2018 (w mln zł)



Źródło: opracowanie na podstawie: Majewski, P. (2019). *Analiza danych dotyczących przestępstw ubezpieczeniowych ujawnionych w 2018 roku*. Warszawa: Polska Izba Ubezpieczeń, Komisja ds. Przeciwdziałania Przestępczości Ubezpieczeniowej, s. 13. <https://piu.org.pl/nowy-raport-o-przestepczosci-ubezpieczeniowej>. (12.09.2020).

W dziale II zdecydowanie w wyłudzeniach dominują ubezpieczenia komunikacyjne¹¹ (tabela 36), ich udział w 2018 roku w liczbie szkód wynosił 76,8% (8 548 szkód). Wyłudzenia z ubezpieczenia OC p.p.m. stanowiły 62,5% (w tym szkody majątkowe — 45,2%, szkody osobowe — 17,3%), a wyłudzenia z ubezpieczenia AC kształtowały się na poziomie 17,3%.

W wyłudzeniach z tytułu ubezpieczeń komunikacyjnych dominowały głównie¹²:

1. Szkody osobowe — w których powiększono zakres uszkodzeń ciała w przypadku urazów, symulowano stany psychiczne, które miały być skutkiem doznanego szoku porazowego oraz powiększono liczbę poszkodowanych w zdarzeniu poprzez składanie fałszywych deklaracji. Najczęściej zgłaszane były następujące dolegliwości: uszkodzenie szyjnego odcinka kręgosłupa, bóle głowy i depresje powypadkowe.
2. Udział grup przestępczych umyślenie doprowadzających do kolizji pojazdów, których części zamienne są bardzo drogie i nie ma możliwości stosowania zamienników. W tym przypadku sprawcy współpracują z różnymi warsztatami, dostawcami części, angażując wiele osób nawet z zagranicy.
3. Wykorzystywanie wraków pojazdów do wyłudzeń na masową skalę jako generatory roszczeń. Wprowadzanie na rynek pojazdów zniszczonych w pożarach lub wypadkach po rzekomej odbudowie.

¹¹ Por. Brzezińska, J. (2009). *Z problematyki przestępczości ubezpieczeniowej w sektorze komunikacyjnym*. „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego”, Tom XXIV, AUW No 3119, s. 38; Poprawska, E. (2016). *Zarządzanie ryzykiem w zakładach ubezpieczeń*. W: Ostrowska, D., Jamróz, P. (red.). *Ubezpieczenia gospodarcze i społeczne w Polsce*. Warszawa: CeDeWu, s. 192.

¹² Majewski, P. (2019). *Analiza danych...*, s. 17.

4. Korzystanie z pojazdów zastępczych z OC sprawcy. W tym przypadku sprawcy fikcyjnie przedłużali czas korzystania z pojazdu, zawyżali ceny, przedkładali faktury za wynajem tego samego pojazdu do kilku szkód jednocześnie. W niektórych przypadkach pozorowano najem pojazdu zastępczego. W tego rodzaju wyłudzeniach zaangażowani byli nieuczciwi pośrednicy z warsztatów, wypożyczalni samochodów czy firm holujących auta.
5. Szkody w leasingach. Dotyczy to głównie nowych, luksusowych samochodów branych w leasing. Często pojazd całkowicie zniszczony jest sprowadzony zza granicy (np. USA) i fikcyjnie naprawiany. W krótkim czasie pojazd zgłaszany jest jako kradziony, rozbiernany na części lub jest sprzedawany paserom. Inne sytuacje dotyczą szkód w pojeździe, gdzie ich naprawa ma miejsce we współpracującym ze sprawcami warsztacie.

Tabela 36.

Przestępczość ubezpieczeniowa według rodzaju wyłudzenia w dziale II w 2018 roku

Produkt/ryzyko	Liczba	Wartość (w zł)
OC p.p.m. (majątkowe)	5 028	70 382 886
OC p.p.m. (osobowe)	1 591	25 715 194
Autocasco	1 929	59 718 449
Razem ubezpieczenia komunikacyjne	8 548	155 816 529
OC rolników	490	6 808 056
Od kradzieży z włamaniem (biznes)	166	3 455 638
Od ognia i innych żywiołów (biznes)	36	10 644 612
Ubezpieczenia mieszkań i domów	584	7 912 500
Turystyczne i Assistance	23	155 038
NNW	479	4 643 747
Inne OC	614	9 435 849
Kredytu, Finansowe, D&O	11	476 893
Gwarancja ubezpieczeniowa	5	0
Inne (głównie cargo i corpo)	169	15 251 618
Razem	11 125	214 600 479

Źródło: Majewski, P. (2019). *Analiza danych...*, s. 15.

Oszustwa stanowią poważne zagrożenie dla rynków ubezpieczeniowych. Poprzez sztuczne zawyżanie częstotliwości oraz kosztów zgłaszanych szkód dochodzi do podwyższania składek ubezpieczeniowych, co z kolei może doprowadzić do braku skuteczności mechanizmów podziału ryzyka. Oszustwa na dużą skalę mogą nawet zagrozić stabilności rynku ubezpieczeniowego¹³.

¹³ Aboutajdine, R., Picard, P. (2018). *Preliminary Investigations for Better Monitoring: Learning in Repeated Insurance Audits*. Risks, no. 6(15), s. 1.

Podsumowanie

Ubezpieczenia odgrywają istotną rolę w funkcjonowaniu całej gospodarki oraz w kształtowaniu świadomości ubezpieczeniowej społeczeństwa. Stanowią one podstawę nowoczesnego życia i bez nich wiele rynków nie mogłoby poprawnie funkcjonować¹. Za kształtowanie wielkości i kondycji rynku ubezpieczeniowego odpowiedzialny jest popyt na usługi ubezpieczeniowe oraz możliwości ich zakupu przez klientów². Każda osoba, rodzina, gospodarstwo domowe czy przedsiębiorstwo podejmuje wiele decyzji finansowych związanych ze swoją działalnością. Jednak nie każdy podmiot jest skłonny korzystać z odpowiednich produktów lub usług w ten sam sposób. Rynek usług finansowych staje się coraz bardziej złożony i skomplikowany, a odpowiedzialność za podejmowanie decyzji finansowych spoczywa wyłącznie na jednostkach dokonujących wyborów w tym zakresie³.

Z punktu widzenia klienta ochrona ubezpieczeniowa świadczona przez ubezpieczyciela zaspakaja potrzebę bezpieczeństwa osobistego klienta (zarówno bezpieczeństwa fizycznego, jak i psychicznego)⁴. Identyfikacja potrzeb klientów i poszukiwanie możliwości zaoferowania im atrakcyjnych produktów, utrzymanie dotychczasowych klientów, monitorowanie

¹ *European Insurance in Figures 2017*. (2017). Insurance Europe, s. 6. <https://www.insuranceeurope.eu/sites/default/files/attachments/European%20Insurance%20in%20Figures%20-%202017%20data.pdf>. (18.09.2020).

² Por. Organiściak-Krzykowska, A., Witkowska, J., Pieńkowska-Kamieniecka, S., Stempel, R., Wieteska, W., Szczepański, M., Bak, J., Cicha-Nazarczuk, M., Strupczewski, G., Kraiński, K. (2015). *Ubezpieczenia — aspekty teoretyczne i praktyczne*. Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, s. 11.

³ Walczak, D., Pieńkowska-Kamieniecka, S. (2018). *Gender Differences in Financial Behaviours*. „Inżynieria Ekonomiczna-Engineering Economics”, no. 29(1), s. 123.

⁴ Szromnik, A. (2001). *Rynek ubezpieczeniowy. Społeczne problemy kształtowania i funkcjonowania*. Kraków: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Krakowie, s. 54.

i analiza sytuacji rynkowej oraz reagowanie na zmiany rynkowe pozostają priorytetami, a tym samym powinny skutkować rozwojem rynku ubezpieczeniowego⁵.

Zgodnie z ustawą o dystrybucji ubezpieczeń ubezpieczyciele przed zawarciem umowy ubezpieczenia są zobligowani do zbadania wymagań i potrzeb klienta⁶. Przepisy te wynikają z art. 20 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/97 z dnia 20 stycznia 2016 roku w sprawie dystrybucji ubezpieczeń⁷. Dystrybutor ubezpieczeń podaje klientowi w zrozumiałej formie informacje na temat produktu ubezpieczeniowego, tak aby klient mógł podjąć świadomą decyzję⁸.

Rynek ubezpieczeń majątkowych zdominowany jest przez ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz ubezpieczenie Autocasco. Ubezpieczenia komunikacyjne są ważne dla społeczeństwa, a ich istota polega na tym, że są one związane „z dużą wypadkowością, ich powszechnością oraz umiędzynarodowieniem ryzyka”⁹. Rozwój rynku motoryzacyjnego ma wpływ na rozwój rynku ubezpieczeniowego. Codziennie na drogach ma miejsce wielu wypadków, w których nie tylko są osoby ranne, lecz także zabite. Tyle razy, ile razy dochodzi do zdarzeń drogowych może działać ubezpieczenie i tyle razy chroni od ryzyka, które zostało powierzone zakładowi ubezpieczeń.

Towarzystwa ubezpieczeń zapewniają kompleksową ochronę mienia konsumentów i ich życia. Rynek ubezpieczeń to rynek przejmujący na siebie ryzyko klientów. Osoba dokonująca zakupu ubezpieczeń przekazuje odpowiedzialność, która wiąże się z ponoszeniem kosztów, na zakład ubezpieczeń. Bardzo ważnym zagadnieniem jest określenie czynników wpływających na wybór ubezpieczeń komunikacyjnych. To one pobudzają skłonność do zakupu danego produktu, w tym przypadku ubezpieczenia komunikacyjnego. Do determinant, które wpływają na decyzję o nabyciu ubezpieczeń komunikacyjnych zalicza się: wysokość składki, zakres ochrony ubezpieczeniowej, wyłączenia lub ograniczenia odpowiedzialności ubezpieczyciela, a nawet przyzwyczajenia do konkretnego zakładu.

Podsumowując, ze względu na zwiększającą się liczbę pojazdów, szkód, ubezpieczenia komunikacyjne są najczęściej wybieranymi ubezpieczeniami na rynku. Ubezpieczyciele wypłacali w 2019 roku 1,1 mln zł odszkodowań i świadczeń na godzinę z ubezpieczenia OC p.p.m. oraz 0,6 mln zł odszkodowań i świadczeń na godzinę z ubezpieczenia AC.

Zaprezentowane zagadnienia pokazują wagę i znaczenie ubezpieczeń komunikacyjnych, ich rozwój na przestrzeni ostatnich lat wraz z tendencjami na tym rynku. Funk-

⁵ Lakstutiene, A., Norvaisiene, R., Stankeviciene, J., Krusinskas, R. (2015). *The impact of financial crisis on the non-life insurance market in Lithuania: will the market growth expectations be met?* „Olsztyn Economic Journal”, no. 10(1), ss. 17–18.

⁶ Ustawa z dnia 15 grudnia 2017 r. o dystrybucji ubezpieczeń (Dz.U. 2017, poz. 2486 z późn. zm.), art. 8.1.

⁷ Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/97 z dnia 20 stycznia 2016 r. w sprawie dystrybucji ubezpieczeń (Dz.U. UE L 26/19), art. 20.

⁸ Por. Fras, M. (2020). *Analiza potrzeb klienta przy zawieraniu umowy na kolejny okres ubezpieczenia*. „Wiadomości Ubezpieczeniowe”, nr 2, ss. 3–17.

⁹ *Rynek ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce i w Unii Europejskiej w latach 2002–2009*. (2010). Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny. Warszawa: Dom Wydawniczy Elipsa, s. 7.

cjonowanie tego rynku jest uwarunkowane koniunkturą całej gospodarki oraz sytuacją na rynkach europejskich.

H. Treder upatruje w rynku ubezpieczeń wysoki potencjał dalszego rozwoju. „Strefa ubezpieczeń może stać się ważnym czynnikiem umacniającym funkcjonowanie całego sektora finansowego i przyspieszającym rozwój gospodarki”¹⁰. „Ubezpieczenia to fundament bezpieczeństwa społecznego i gospodarczego Polski. Nie tylko chronią i stabilizują, lecz także umożliwiają rozwój. Działalność branży wpływa na bezpieczeństwo Polaków, ma też istotny wkład we wzrost gospodarczy i standard życia. Ubezpieczyciele wspierają rozwój przedsiębiorstw i stabilizują finanse publiczne kraju poprzez dostarczanie niezbędnego kapitału”¹¹.

¹⁰ Treder, H. (2007). *Rozwój polskiego rynku ubezpieczeń gospodarczych w warunkach integracji europejskiej*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, s. 9.

¹¹ *Jak ubezpieczenia zmieniają Polskę i Polaków*. (2017). Warszawa: Raport PIU, s. 4. https://dziekiubezpieczeniom.pl/wp-content/uploads/2017/11/D-TL-WD-27.11_www.pdf. (10.11.2020).

Bibliografia

- Aboutajdine, R., Picard, P. (2018). *Preliminary Investigations for Better Monitoring: Learning in Repeated Insurance Audits*. „Risks”, no. 6(15).
- Banasiński, A. (1996). *Ubezpieczenia gospodarcze*. Warszawa: Poltext.
- Bednarczyk, T.H. (2010). *Powiązania sektora ubezpieczeń z systemem finansowym i sferą realną gospodarki*. „Wiadomości Ubezpieczeniowe”, nr 4.
- Bera, A., Kordela, D., Pauch, D. (2019). *Przestępczość ubezpieczeniowa Uwarunkowania skala przeciwdziałanie*. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Bieniek, G. (2007). *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis.
- Borda, M., Kowalczyk-Rólczyńska, P. (2011). *Rynek ubezpieczeń komunikacyjnych AC w Polsce — charakterystyka i tendencje zmian*. „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska”, sectio H, XLV, nr 2.
- Brzezińska, J. (2009). *Z problematyki przestępczości ubezpieczeniowej w sektorze komunikacyjnym*. „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego”, Tom XXIV, AUW No 3119.
- Budrewicz, M. (1922). *Ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej (OC)*. „Przegląd Ubezpieczeniowy”, z. 2.
- Byczko, S. (2013). *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Zarys wykładu*. Warszawa: Difin.
- Derikx, S. de Reuver, M., Kroesen, M. (2016). *Can privacy concerns for insurance of connected cars be compensated?* „Electron Markets”, no. 26.
- Fras, M. (2020). *Analiza potrzeb klienta przy zawieraniu umowy na kolejny okres ubezpieczenia*. „Wiadomości Ubezpieczeniowe”, nr 2.
- Gasińska, M. (2014). *Ubezpieczenia jako komponent i narzędzie społecznej odpowiedzialności biznesu*. „Kwartalnik Naukowy Uczelni Vistula”, nr 1(39).
- Gierusz, A., Jackowska B., Szreder, M. (2014). *Obowiązek czy dobrowolność ubezpieczenia — wybrane aspekty ekonomiczne*. „Zarządzanie i Finanse Journal of Management and Finance”, nr 12(1).

- Grzebieniak, A. (2010). *Ubezpieczenia komunikacyjne — czas na zmiany*. „Rocznik Naukowy Wydziału Zarządzania w Ciechanowie”, z. 1–4.
- Grzebieniak, A. (2014). *Zaangażowanie pracowników zakładów ubezpieczeń w tworzenie nowej wiedzy o kreowaniu relacji z klientami*. W: Organiściak-Krzykowska, A., Pieńkowska-Kamieniecka, S. (red.). *Współczesne problemy rynku ubezpieczeniowego*. Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego.
- Hadyniak, B. (2010). *Ubezpieczenie jako urządzenie finansowe*. W: Handschke, J., Monkiewicz, J. (red.). *Ubezpieczenia, podręcznik akademicki*. Warszawa: Wydawnictwo Poltext.
- Handschke, J. (2009). *Polskie doświadczenie w formowaniu i rozwoju rynku ubezpieczeń — wybrane aspekty*. „Wiadomości Ubezpieczeniowe”, nr 3.
- Jaroch, W. (2002). *Przestępczość na rynku ubezpieczeń*. Warszawa: Poltext.
- Jędrzychowska, A. (2016). *Pozostałe instytucje na rynku ubezpieczeniowym*. W: Ostrowska D., Jamróz P. (red.). *Ubezpieczenia gospodarcze i społeczne w Polsce*. Warszawa: CeDeWu.
- Jędrzychowska, A., Poprawska, E. (2016). *Ubezpieczenia komunikacyjne*. W: Ronka-Chmielowiec, W. (red.) *Ubezpieczenia*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Jedynak, T. (2013). *Istota, funkcje, zasady i klasyfikacja ubezpieczeń*. W: Sułkowska, W. (red.). *Współczesne ubezpieczenia gospodarcze*. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego.
- Kaczanowski, P. (2001). *Ubezpieczenia komunikacyjne*. W: Monkiewicz, J. (red.). *Podstawy ubezpieczeń, tom II — produkty*. Warszawa: Poltext.
- Kita, M., Kołosowska, B. (2015). *Zarządzanie kontynuacją działania w przedsiębiorstwach produkcyjnych działających w Polsce*. „Studia Oeconomica Posnaniensia”, nr 11.
- Kowalewski, E. (2002). *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*. Bydgoszcz–Toruń: Oficyna Wydawnicza Branta.
- Kowalewski, E. (2004). *Jak powinny wyglądać nowe OWU?* „Prawo, Ubezpieczenia, Reasekuracja”, nr 1.
- Kowalska, M. (2016). *Wysokość składki ubezpieczenia OC oraz determinanty jej zróżnicowania*. „Współczesne Finanse. Teoria i Praktyka”, nr 1.
- Kozminykh, O.V. (2019). *Outsourcing optimization model in the Russian car insurance market*. „Entrepreneurship and Sustainability Issues”, vol. 7, no. 2.
- Krupa, T., Kulińska, E. (2015). *Likwidacja szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych — podstawowe problemy*. KNE, Warszawa.
- Kwiecień, I. (2010). *Ubezpieczenia w zarządzaniu ryzykiem działalności gospodarczej*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Lach, A. (2000). *Przed nami globalizacja*. „Gazeta Bankowa”, nr 1.
- Lakstutiene, A., Norvaisiene, R., Stankeviciene, J., Krusinskas, R. (2015). *The impact of financial crisis on the non-life insurance market in Lithuania: will the market growth expectations be met?* „Olsztyn Economic Journal”, no. 10(1).
- Lisowski, J., Stępień, J. (2013). *Zarządzanie płynnością zakładu ubezpieczeń w warunkach perturbacji na rynkach finansowych*. Warszawa: Poltext.

- Malina, P. (2014). *Ubezpieczenia komunikacyjne na przykładzie OC i AC*. „TH!NK”, nr 1(17).
- Maślak, D. (2006). *Wzmocnienie jednolitego rynku ubezpieczeń w zakresie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych — kierunki zmian stanu prawnego*. W: Wieteska, S. (red.). *Ubezpieczenia*. Lublin: Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej.
- Monkiewicz, J. (2010). *Nadzór ubezpieczeniowy*. W: Handschke, J., Monkiewicz, J. (red.). *Ubezpieczenia, podręcznik akademicki*. Warszawa: Wydawnictwo Poltext.
- Monkiewicz, J., Wysocki, J. (2000). *Zmiana lidera*. „Gazeta Bankowa”, nr 21.
- Nowakowski, L. (2004). *Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej*. Warszawa: Poltext.
- Nowotarska-Romaniak, B. (1997). *Marketing a ubezpieczenia*. „Market i Rynek”, nr 5.
- Nowotarska-Romaniak, B. (1996). *Marketing usług ubezpieczeniowych*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Obstawski, Z. (2005). *Propedeutyka rynku usług ubezpieczeniowych*. Szczecin: Polskie Towarzystwo Ekonomiczne.
- Oleszczak, J. (2020). *Pasażer jako ubezpieczony w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych — konsekwencje wyroku TSUE w sprawie C-648/17 BTA Baltic Insurance Company*. „Wiadomości Ubezpieczeniowe”, nr 1.
- Organiściak-Krzykowska, A., Witkowska, J., Pieńkowska-Kamieniecka, S., Stempel, R., Wieteska, W., Szczepański, M., Bak, J., Cicha-Nazarczuk, M., Strupczewski, G., Kraiński, K. (2015). *Ubezpieczenia — aspekty teoretyczne i praktyczne*. Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego.
- Ortyński, K. (2010). *Ubezpieczenia komunikacyjne, istota, grupy ryzyka*. W: Wierzbicka, E. (red.). *Ubezpieczenia non-life*. Warszawa: CeDeWu.
- Ostrowska, D. (2016). *Nadzór nad rynkiem ubezpieczeń — Komisja Nadzoru Finansowego*. W: Ostrowska D., Jamróz P. (red.). *Ubezpieczenia gospodarcze i społeczne w Polsce*. Warszawa: CeDeWu.
- Ostrowska, D., Lipska, A., Witkowska, J. (2018). *Rynek biur podróży w Polsce*. Warszawa: CeDeWu.
- Pastusiak, R. (2012). *Ubezpieczenia komunikacyjne w Polsce — analiza wielowymiarowa*. „Acta Universitatis Lodziensis, Folia Oeconomica”, nr 274(13).
- Płonka, M. (2004). *Wybrane zagadnienia rynku ubezpieczeniowego*. W: Perenc, J. (red.). *Rynek usług ubezpieczeniowych*. Szczecin: Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Płonka, M., Wieteska, S., Szymańska, A., Adamska-Mieruszewska, J., Bak, J., Grzebieniak, A., Jedynak, T., Mosionek-Schweda, M., Pieńkowska-Kamieniecka, S., Witkowska, J. (2018). *Ubezpieczenia — współczesne trendy i wyzwania*. Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego.
- Poprawska, E. (2016). *Zarządzanie ryzykiem w zakładach ubezpieczeń*. W: Ostrowska, D., Jamróz, P. (red.). *Ubezpieczenia gospodarcze i społeczne w Polsce*. Warszawa: CeDeWu.
- Pukała, R. (2014). *Analiza komparatywna obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w Polsce oraz Rosji w latach 2007–2012*. „Wiadomości Ubezpieczeniowe”, nr 2.

- Rajcher, W. (1951). *Spoleczno-historyczne typy ubezpieczeń*. Warszawa: Książka i Wiedza.
- Raport na temat ochrony praw konsumentów na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych*. (2004). Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Warszawa.
- Ronka-Chmielowiec, W. (2002). *Ubezpieczenia. Rynek i ryzyko*. Warszawa: PWE.
- Ronka-Chmielowiec, W. (red.). (2004). *Zarządzanie finansami w zakładach ubezpieczeń*. Bydgoszcz–Wrocław: Oficyna Wydawnicza Branta.
- Różycki, P. (2013). *Zarys historii ubezpieczeń*. W: Iwanicz-Drozdowska, M. (red.). *Ubezpieczenia*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Rydzek, T. (1996). *Przestępczość ubezpieczeniowa w świetle teorii i praktyki*. „Prawo Asekuracyjne”, nr 2.
- Rynek ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce i w Unii Europejskiej w latach 2002–2009*. (2010). Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny. Warszawa: Dom Wydawniczy Elipsa.
- Sangowski, T. (2001). *Rozwój ubezpieczeń na świecie i w Polsce*. W: Sangowski, T. (red.). *Ubezpieczenia gospodarcze*. Warszawa: Poltext, Wydanie 2.
- Sangowski, T. (red.). (2000). *Ubezpieczenia gospodarcze*. Warszawa: Poltext.
- Sangowski, T. (2002). *Polski rynek ubezpieczeń — stan i kierunki rozwoju*. W: Sangowski, T. (red.). *Ubezpieczenia w gospodarce rynkowej*. Bydgoszcz–Poznań: Oficyna Wydawnicza Branta.
- Skarboń, M. (2001). *Marketingowa polityka personalna w usługach*. „Marketing w Praktyce”, nr 6.
- Stempel, R. (2013). *Ubezpieczenia inżynierijno-techniczne*. Olsztyn: Uniwersytet Warmińsko-Mazurski.
- Stęplewska, K. (2016). *Analiza pozostałych ubezpieczeń osobowych i majątkowych*. W: Ostrowska, D., Jamróz P. (red.). *Ubezpieczenia gospodarcze i społeczne w Polsce*. Warszawa: CeDeWu.
- Strupczewski, G. (2013). *Charakterystyka wybranych ubezpieczeń majątkowych*. W: Sułkowska, W. (red.). *Współczesne ubezpieczenia gospodarcze*. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego.
- Sułkowska, W. (2001). *Ubezpieczenia: zagadnienia podstawowe*. Kraków: Oficyna Wydawnicza TEXT.
- Szczepańska-Bębenek, M. (2005). *Problematyka wzorców umownych w ogólnych warunkach ubezpieczenia*. „Wiadomości Ubezpieczeniowe”, nr 3–4.
- Szkarłat, A. (2007). *Funkcje, zasady i kwalifikacja ubezpieczeń*. W: Sułkowska, W. (red.). *Ubezpieczenia*. Kraków: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej.
- Szromnik, A. (2001). *Rynek ubezpieczeniowy. Społeczne problemy kształtowania i funkcjonowania*. Kraków: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej.
- Treder, H. (2007). *Rozwój polskiego rynku ubezpieczeń gospodarczych w warunkach integracji europejskiej*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Verbelen, R., Antonio, K., Claeskens, G. (2018). *Unravelling the predictive power of telematics data in car insurance pricing*. „Journal of the Royal Statistical Society”, no. 67, part 5.

- Wałachowska, M., Ziemniak, M.P. (2012). *Odszkodowanie z ubezpieczenia autocasco a VAT*. „Wiadomości Ubezpieczeniowe”, nr 1/2012.
- Walczak, D., Pieńkowska-Kamieniecka, S. (2018). *Gender Differences in Financial Behaviours*. „Inżynierine Ekonomika-Engineering Economics”, no. 29(1).
- Wąsiewicz, A. (1970). *Proces rozwojowy obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce*. „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny”, nr 3.
- Wąsiewicz, A. (1996). *Ubezpieczenia komunikacyjne z uwzględnieniem zmian obowiązujących od 1995 roku*. Bydgoszcz: Oficyna Wydawnicza Branta.
- Weidner, W., Transchel, F.W.G., Weidner, R. (2016). *Telematic driving profile classification in car insurance pricing*. „Annals of Actuarial Science”, Vol. 11, part 2.
- Wierzbicka, E. (red.). (2010). *Ubezpieczenia non-life*. Warszawa: CeDeWu.
- Williams, Jr., C. A., Smith, M. L., Young, P.C. (2002). *Zarządzanie ryzykiem a ubezpieczenia*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Witkowska, J. (2009). *Polski rynek ubezpieczeniowy*. W: Kucka, E. (red.). *Ubezpieczenia gospodarcze i społeczne*. Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego.
- Witkowska, J. (2009). *Rys historyczny ubezpieczeń*. W: Kucka, E. (red.). *Ubezpieczenia gospodarcze i społeczne*. Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego.
- Witkowska, J. (2009). *Ubezpieczenia komunikacyjne*. W: Kucka, E. (red.). *Ubezpieczenia gospodarcze i społeczne*. Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego.
- Witkowska, J. (2012). *Polish insurance market compared to selected European countries in the years 2000–2010*. „Olsztyn Economic Journal”, nr 7 (2).
- Witkowska, J. (2014). *Stakeholders on the insurance market*. „Olsztyn Economic Journal”, nr 9(3).
- Zieliński, J. (2009). *Aktualne plany ustawodawcze w zakresie ubezpieczeń komunikacyjnych w UE*. W: Monkiewicz, M. (red.). *Ubezpieczenia komunikacyjne OC w Europie i w Polsce. Aktualne problemy*. Warszawa: Dom Wydawniczy Elipsa.
- Ziemak, M., P. (2015). *Zawieranie i wykonywanie umów ubezpieczenia w świetle projektu ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej. Wybrane zagadnienia*. „Wiadomości Ubezpieczeniowe”, nr 1.

Akty prawne

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. *w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności* (Dz.U. UE 2009, L 263/11).
- Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/97 z dnia 20 stycznia 2016 r. *w sprawie dystrybucji ubezpieczeń* (Dz.U. UE L 26/19).
- Ustawa z dnia 22 marca 1933 r. *o zarobkowym przewozie osób pojazdami mechanicznymi w obrębie gminy miejskiej* (Dz.U. 1933, nr 32, poz. 273).

- Ustawa z dnia 14 marca 1932 r. o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi (Dz.U. 1932, nr 32, poz. 336).
- Ustawa z dnia 28 marca 1952 r. o ubezpieczeniach państwowych (Dz.U. 1952, nr 20, poz. 130).
- Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz.U. 1964, nr 16, poz. 93 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz.U. 1997, nr 88, poz. 553 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 1997, nr 98, poz. 602 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o nadzorze ubezpieczeniowym i emerytalnym (Dz.U. 2003, nr 124, poz. 1153 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. 2003, nr 124, poz. 1152 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 21 lipca 2006 r. o nadzorze nad rynkiem finansowym (Dz.U. 2006, nr 157, poz. 1119 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o rozpatrywaniu reklamacji przez podmioty rynku finansowego i o Rzeczniku Finansowym (Dz.U. 2015, poz. 1348).
- Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz.U. 2015, poz. 1844 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 24 listopada 2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych (Dz.U. 2019, poz. 548).
- Ustawa z dnia 15 grudnia 2017 r. o dystrybucji ubezpieczeń (Dz.U. 2017, poz. 2486 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o szczególnych uprawnieniach osób poszkodowanych w przypadku wyczerpania sumy gwarancyjnej ustalonej na podstawie przepisów obowiązujących przed dniem 1 stycznia 2006 r. (Dz.U. 2019, poz. 1631).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 grudnia 1961 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń następstw nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności cywilnej z ruchu pojazdów mechanicznych (Dz.U. 1961, nr 55, poz. 311).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 kwietnia 1968 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz.U. 1968, nr 15, poz. 89).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 listopada 1974 r. w sprawie obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych (Dz.U. 1974, nr 46, poz. 274).
- Rozporządzenie Rady (WE) nr 2157/2001 z dnia 8 października 2001 r. w sprawie statutu spółki europejskiej (SE) (Dz.U. WE L 294 z 10.11.2001, s. 1, z późn. zm.; Dz.U. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 4, s. 251).
- Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 18 grudnia 2002 r. w sprawie szczegółowych zasad orzekania o stałym lub długotrwałym uszczerbku na zdrowiu, trybu postępowania przy ustalaniu tego uszczerbku oraz postępowania o wypłatę jednorazowego odszkodowania (Dz.U. 2002, nr 234, poz. 1974).

Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 26 stycznia 2016 r. w sprawie składki członkowskiej płaconej na rzecz Polskiej Izby Ubezpieczeń (Dz.U. 2016, poz. 126).

Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 11 marca 2020 roku w sprawie wysokości składki wnoszonej przez zakłady ubezpieczeń na rzecz Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego oraz terminów uiszczania tej składki (Dz.U. 2020, poz. 484).

Strony internetowe

Bakula, M. (2020). *Europa pobiła kolejny rekord. Chodzi o liczbę ofiar śmiertelnych wypadków*. <https://www.wyorkierowcow.pl/europa-pobila-kolejny-rekord-chodzi-o-liczbe-ofiar-smiertelnych-wypadkow>.

Biuletyn Informacyjny Ośrodka Informacji UFG. (2020). UFG. https://www.ufg.pl/UCMServlet3/ucmservlet3?dDocName=UCM_UFG_562237.

Biuletyn Kwartalny. Rynek ubezpieczeń IV/2019. (2020). KNF. https://www.knf.gov.pl/?articleId=69306&p_id=18.

Co to jest franszyza redukcyjna i franszyza integralna? <http://rkb.pl/faq/co-jest-franszyza-redukcyjna-i-franszyza-integralna>.

European Insurance in Figures 2017. (2017). Insurance Europe. <https://www.insuranceeurope.eu/sites/default/files/attachments/European%20Insurance%20in%20Figures%20-%202017%20data.pdf>.

European Insurance in Figures 2018 data. (2020). Insurance Europe. <https://www.insuranceeurope.eu/sites/default/files/attachments/European%20Insurance%20in%20Figures%20-%202018%20data.pdf>.

European Motor Insurance Markets, February 2019. (2019). Insurance Europe. <https://www.insuranceeurope.eu/sites/default/files/attachments/European%20Motor%20Insurance%20Markets%202019.pdf>.

Europejski rynek ubezpieczeń komunikacyjnych. (2010). CEA, PIU. Warszawa. <https://piu.org.pl/public/upload/ibrowser/PIU%20CAE%20raport%20t%C5%82umaczenie.pdf>.

<https://bdl.stat.gov.pl/BDL/metadane/cechy/2423>.

<https://cuk.pl/porady/czym-jest-ubezpieczenie-bagazu>.

<https://hdiubezpieczenia.pl/o-nas/historia-marki>.

<https://mondial-assistance.pl/oferta/produkty-i-uslugi/assistance-dla-samochodu>.

<https://mubi.pl/poradniki/oc-graniczne/#czym-jest-ubezpieczenie-graniczne>.

<https://piu.org.pl>.

<https://piu.org.pl/category/analizy>.

<https://piu.org.pl/o-polskiej-izbie-ubezpieczen/#1476476370079-eea52634-c197>.

<https://piu.org.pl/o-polskiej-izbie-ubezpieczen>.

<https://piu.org.pl/raporty-roczne>.

https://pl.wikipedia.org/wiki/Liberty_Ubezpieczenia.

https://pl.wikipedia.org/wiki/Wiener_Towarzystwo_Ubezpieczeni.
<https://rf.gov.pl>.
<https://rf.gov.pl/o-nas/o-urzedzie>.
https://rf.gov.pl/wp-content/uploads/2020/05/2019_Tabele_Sprawozdanie_Rzecznika_Finansowego.pdf.
<https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>.
<https://statystyka.policja.pl/st/wybrane-statystyki/kradzieze-samochodow>.
<https://www.allianz.pl>.
https://www.allianz.pl/pl_PL/dla-ciebie/samochod/moj-samochod.html.
<https://www.benefia.pl/index.php?id=21>.
<https://www.cepik.gov.pl>.
<https://www.compensa.pl/ubezpieczenie/nnw>.
<https://www.ergohestia.pl/centrum-wiedzy/car-assistance>.
<https://www.ergohestia.pl/o-ergo-hestia>.
<https://www.generali.pl>.
<https://www.insuranceurope.eu/motor-insurance>.
https://www.knf.gov.pl/o_nas/komisja.
https://www.knf.gov.pl/o_nas/urzed_komisji/misja_wizja.
<https://www.link4.pl/ubezpieczenie-auto-assistance>.
<https://www.link4.pl/ubezpieczenie-kluczyki-plus>.
<https://www.link4.pl/ubezpieczenie-smart-casco>.
<https://www.mfind.pl/akademia/abc-zakupu/ubezpieczenie-opon>.
<https://www.mfind.pl/akademia/dla-kierowcow/ubezpieczenie-szyb-samochodowych>.
<https://www.pbuk.pl>.
<https://www.pbuk.pl/materialy-dla-prasy/item/20-europejska-mapa-cen-ubezpieczen-granicznych>.
<https://www.pbuk.pl/oc-komunikacyjne/zielona-karta>.
<https://www.pbuk.pl/o-nas/o-biurze>.
https://www.proama.pl/informacje_o_proama/informacje_o_firmie.
https://www.pzu.pl/_files/1506339.
<https://www.ufg.pl>.
https://www.ufg.pl/infoportal/faces/pages_home-page/Page_4d98135c_14e2b8a-ce27__7ff1/Pagee0e22f3_14efe6adc05__7ff1/Page4d024e07_14f0a824115__7ff6?_afLoop=5326268782103760&_afWindowMode=0&_adf.ctrl-state=afnezvp61_29.
<https://www.warta.pl/ubezpieczenia/samochod/nnw>.

- Kalisz, M. (2020). *Skutki wypadków drogowych w województwach Polski*. <http://jedz-bezpiecznie.pl/Statystyki,Wypadki-drogowe-w-Polsce,Skutki-wypadkow-drogowych-w-województwach-Polski,2019,20200422>.
- Kowal, J. (2019). *Assistance za granicą — ubezpieczamy auto na zagraniczny wyjazd*. <https://mubi.pl/poradniki/assistance-za-granica>.
- Kradzież samochodu wg jednostek podziału administracyjnego kraju — przestępstwa stwierdzone, przestępstwa wykryte, % wykrycia*. <https://statystyka.policja.pl/st/przestepstwa-ogolem/przestepstwa-kryminalne/7-wybranych-kategorii-p/kradziez-cudzej-rzeczy/kradziez-samochodu/122278,Kradziez-samochodu.html>.
- Kubczyk, K. (2019). *15 pytań o ubezpieczenie NNW komunikacyjne. Kierowcom brakuje tej wiedzy, a Tobie?* <https://mubi.pl/poradniki/ubezpieczenie-nnw>.
- LINK4 nagradza nawet tych kierowców, którzy... nie jeżdżą*. (2020). <https://spidersweb.pl/2020/04/link4-kasa-wraca.html>.
- LINK4, Ogólne warunki ubezpieczenia. Program pomocy z samochodem zastępczym i Assistance opony*, punkt 3.1.10. https://www.link4.pl/sites/default/files/files/link4_owu_program_pomocy_z_samochodem_zastepczym_i_assistance_opony_01_2017.pdf.
- Majewski, P. (2019). *Analiza danych dotyczących przestępstw ubezpieczeniowych ujawnionych w 2018 roku*. Warszawa: Polska Izba Ubezpieczeń, Komisja ds. Przeciwdziałania Przestępczości Ubezpieczeniowej. <https://piu.org.pl/nowy-raport-o-przestepczosci-ubezpieczeniowej>.
- Marnic, W. (2020). *Kradzieże samochodów w Polsce. Policjant wyjaśnia, jak działają złodzieje*. <https://www.motofakty.pl/artukul/kradzieze-samochodow-w-polsce-policjant-wyjasnia-jak-dzialaja-zlodzieje.html>.
- Miotk, M. (2020). *Zielona Karta — co to jest i gdzie trzeba ją mieć?* <https://ubezpieczamy-auto.pl/zielona-karta>.
- Młodzi kierowcy wiozą śmierć*. (2020). PIU. <https://piu.org.pl/mlodzi-kierowcy-wioza-smierc>.
- Mniej wypadków polskich zmotoryzowanych na zagranicznych drogach*. (2020). <https://www.pbuk.pl/o-nas/aktualnosci/item/99-mniej-wypadkow-polskich-zmotoryzowanych-na-zagranicznych-drogach>.
- Nowak, A. (2020). *Czym zajmuje się Polskie Biuro Ubezpieczeń Komunikacyjnych (PBUK)?* <https://mubi.pl/poradniki/polskie-biuro-ubezpieczen-komunikacyjnych-pbuk>.
- O bazie danych Ośrodka Informacji UFG*. https://www.ufg.pl/infoportal/faces/pages_home-page/Page_4d98135c_14e2b8ace27__7ff1/Page_a47c431_14bed81a009__7fe1/Page_a47c431_14bed81a009__7fe0?_afLoop=5280600074818974&_afWindowMode=0&_adf.ctrl-state=rux236w2q_29.
- Ogólne Warunki Ubezpieczeń Komunikacyjnych AXA Ubezpieczenia*. https://www.axadirect.pl/files/www/uploads/pdf/1977_OWU_komunikacyjne.pdf.
- Raport branży motoryzacyjnej 2018/2019*. (2018). Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego. <https://www.pzpm.org.pl/Publikacje/Raporty/Raport-branzy-motoryzacyjnej-2018-2019>.

- Raport o stanie sektora ubezpieczeń po IV kwartałach 2019 roku.* (2020). UKNF. Departament Nadzoru Ubezpieczeniowego i Monitorowania Ryzyk. https://www.knf.gov.pl/?articleId=69649&p_id=18.
- Raport roczny 2019.* (2020). Warszawa: PIU. <https://piu.org.pl/wp-content/uploads/2020/09/Raport-roczny-PIU-2019.pdf>.
- Raport z badania rynku ubezpieczeń komunikacyjnych.* (2018). Warszawa: Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Departament analizy Rynku. <https://www.uokik.gov.pl/download.php?plik=22002>.
- Regulamin Promocji „Link4 Kasa Wraca”.* https://www.link4.pl/sites/default/files/files/regulamin_promocji_kasawraca_2019_06_14.pdf.
- Report Vehicles in use Europe 2019.* (2019). ACEA. https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Report_Vehicles_in_use-Europe_2019.pdf.
- Rozliczenie szkody. Czym się różni wariant serwisowy od wariantu kosztorysowego?* <https://ac.ubezpieczenie.com.pl/faq/0,0,0,0,47,112.html>.
- Skoczyński, P., Wacowska-Ślęzak, J. *Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w 2018 roku.* Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego. <https://www.obserwatoriumbrd.pl/resource/c17a26eb-a594-48c3-bf3e-b71717392b9b>.
- Sprawozdanie z działalności Rzecznika Finansowego w 2019 r. oraz uwagi o stanie przestrzegania prawa i interesów klientów podmiotów rynku finansowego i sprawozdanie z działalności w 2019 r. finansowanej ze środków Funduszu Edukacji Finansowej wraz z informacją o wykorzystaniu środków funduszu.* (2020). Warszawa. https://rf.gov.pl/wp-content/uploads/2020/05/2019_Sprawozdanie_Rzecznika_Finansowego.pdf.
- Stan bezpieczeństwa drogowego w Polsce. Kluczowe informacje.* (b.r.), Polska Izba Ubezpieczeń. <https://piu.org.pl/analizy>.
- Stuglik, S. (2020). *Ubezpieczenie opon — Co obejmuje i ile kosztuje?* https://rankomat.pl/samochod/ubezpieczenie-opon-ktore-towarzystwo-zapewnia-najszerszy-zakres-ochrony?rt_dev=c&rt_camp=361763918&rt_kw=&rt_med=cpc&rt_so=google&gclid=CjwKCAjwsan5BRAOEiwALzomX00nTjzRnKp9hzjf4gg4HafyxG6DWXlxlXQrL_3EujmKP1j1xuaiRoCj4MQAvD_BwE.
- Stuglik, S. (2020). *Kary za brak OC 2020 — ile wynoszą i jak ich uniknąć?* https://rankomat.pl/samochod/kary-za-brak-oc?rt_dev=c&rt_camp=10780257113&rt_kw=&rt_med=cpc&rt_so=google&gclid=CjwKCAjwps75BRACeIwAEiACMUJKuMiEclGR9Is9P_V0Lx4luJaR7b2wco6JMT5velKS_mqFAI0-khoCiSIQAvD_BwE.
- Symon, E. (2020). *Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku.* Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego. Warszawa. <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>.
- Sztandera, K. (2020). *Jak wybrać assistance drogowe z holowaniem auta za granicą?* https://rankomat.pl/samochod/jak-wybrac-assistance-drogowe-z-holowaniem-auta-za-granica?rt_dev=c&rt_camp=10780257113&rtkw=&rt_med=cpc&rt_so=google&gclid=Cj0KCCQjwg8n5BRCdARIsALxKb94_vPWWqn5GQnhe0KqLLcewTtZSAZy-o0XeOhQaLzby7W_L2Q_5AsO0aAuw3EALw_wcB.

- Sztandera, K. (2020). *Zielona Karta — czym jest i ile kosztuje*. <https://rankomat.pl/samochod/kiedy-gdzie-kierowca-potrzebuje-zielonej-karty-za-granica>.
- Ubezpieczenia w liczbach 2019. Rynek ubezpieczeń w Polsce*. (2020). PIU. <https://piu.org.pl/wp-content/uploads/2020/04/ubezpieczenia-w-liczbach-2019.pdf>.
- Uwagi i definicje*. <https://statystyka.policja.pl/st/wybrane-statystyki/kradzieze-samochodow>.
- Wyniki Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego za 2019 rok*. (2020). UFG. https://www.ufg.pl/UCMServlet3/ucmservlet3?dDocName=UCM_UFG_554354.

Spis rysunków

Rysunek 1. Oś czasu przedstawiająca rozwój ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce	21
Rysunek 2. Składka przypisana brutto działu II z podziałem na ubezpieczenia komunikacyjne i pozostałe ubezpieczenia majątkowe w latach 2010–2019 (w mld zł)	75
Rysunek 3. Odszkodowania i świadczenia wypłacone brutto działu II z podziałem na ubezpieczenia komunikacyjne i pozostałe ubezpieczenia majątkowe w latach 2010–2019 (w mld zł)	79
Rysunek 4. Wynik techniczny z ubezpieczeń komunikacyjnych w latach 2010–2019 (w mld zł)	84
Rysunek 5. Zdarzenia spowodowane przez kierujących pojazdami z polskimi rejestracjami za granicą (w tys.)	105
Rysunek 6. Szkody spowodowane przez kierujących za granicą nieubezpieczonymi pojazdami zarejestrowanymi w Polsce, pokryte przez PBUK	105
Rysunek 7. Wartość przestępczości ubezpieczeniowej w Dziale II w latach 2011–2018 (w mln zł)	111

Spis tabel

Tabela 1. Opłaty karne (w zł) z brak ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w Polsce w latach 2015–2020	26
Tabela 2. Opłaty karne (w zł) z brak ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w Polsce w 2020 roku uwzględniające liczbę dni bez ważnego ubezpieczenia	26
Tabela 3. Warianty ubezpieczenia Smart Casco wraz z ceną w LINK4 (w zł)	38
Tabela 4. Porównanie ofert Assistance krótkoterminowego pojazdu	44
Tabela 5. Limity holowania auta za granicą w Assistance całorocznym w najwyższych wariantach ochrony	44
Tabela 6. Koszt ubezpieczenia granicznego (w euro)	47
Tabela 7. Zakres terytorialny obowiązywania ubezpieczenia opon (stan na 24.02.2020 r.)	49
Tabela 8. Zakres ochrony, suma ubezpieczenia oraz stosowane limity w ubezpieczeniu opon	50
Tabela 9. Pakiety ubezpieczeń komunikacyjnych w Allianz	53
Tabela 10. Oferta ubezpieczeń komunikacyjnych w Allianz	54
Tabela 11. Liczba pojazdów silnikowych w Polsce w latach 2010–2019	57
Tabela 12. Liczba wypadków drogowych oraz ich skutki w latach 2010–2019	57
Tabela 13. Wypadki drogowe i ich ofiary w Polsce w latach 2010–2019 — wskaźniki	58
Tabela 14. Liczba wypadków drogowych oraz ich skutki i wskaźniki w poszczególnych województwach w Polsce w 2019 roku	59
Tabela 15. Wskaźniki stanu bezpieczeństwa w zależności od liczby mieszkańców w poszczególnych województwach w 2019 roku	60
Tabela 16. Wypadki drogowe i ich skutki według miesięcy w 2019 roku	62
Tabela 17. Wypadki drogowe i ich skutki według warunków atmosferycznych* w 2019 roku	63
Tabela 18. Kradzieże samochodów w Polsce w latach 2010–2019	66
Tabela 19. Kradzieże samochodów w Polsce według województw w 2019 roku	67

Tabela 20. Zakłady ubezpieczeń oferujące ubezpieczenia OC p.p.m. i AC — stan na koniec 2019 roku	73
Tabela 21. Udział ubezpieczeń OC p.p.m. i AC pod względem składki przypisanej brutto w dziale II w latach 2010–2019 (w %)	76
Tabela 22. Składka przypisana brutto z ubezpieczeń OC p.p.m. i AC w latach 2010–2019 (w mld zł) oraz ich udział (w %)	76
Tabela 23. Zakłady ubezpieczeń oferujące ubezpieczenia OC p.p.m. i AC pod względem przypisu składki (w mln) z oraz ich udział (w %) — stan na koniec 2019 roku	77
Tabela 24. Składka przypisana brutto per capita (w zł)	78
Tabela 25. Udział ubezpieczeń OC p.p.m. i AC pod względem wypłaconych odszkodowań i świadczeń w dziale II w latach 2010–2019 (w %)	79
Tabela 26. Odszkodowania i świadczenia wypłacone brutto z ubezpieczeń OC p.p.m., AC w latach 2010–2019 (w mld zł) oraz ich udział (w %)	80
Tabela 27. Liczba umów ubezpieczeń zawartych w danym roku (w tys.) oraz liczba umów ubezpieczeń aktywnych na koniec danego roku (w tys.)	80
Tabela 28. Liczba szkód w latach 2010–2019 (w tys.) (według daty zdarzenia)	81
Tabela 29. Częstość szkód w latach 2010–2019	82
Tabela 30. Liczba wypłat według daty wypłaty (w tys.) w latach 2010–2019	83
Tabela 31. Liczba skarg z tytułu ubezpieczeń gospodarczych kierowanych do Rzecznika Ubezpieczonych/Finansowego	93
Tabela 32. Wnioski z zakresu ubezpieczeń gospodarczych kierowane do Rzecznika Finansowego w 2019 roku	94
Tabela 33. Tematyka skarg z zakresu ubezpieczeń gospodarczych wpływających do Rzecznika Finansowego w 2019 roku	95
Tabela 34. Zarzuty zawarte w skargach wpływających do Rzecznika Finansowego z zakresu ubezpieczeń gospodarczych w 2019 roku	96
Tabela 35. Zestawienie podmiotów skarg z zakresu zabezpieczenia emerytalnego wpływających do Rzecznika Finansowego w 2019 roku	97
Tabela 36. Przestępczość ubezpieczeniowa według rodzaju wyłudzenia w dziale II w 2018 roku	112

DR JUSTYNA WITKOWSKA specjalizuje się w problematyce rynku ubezpieczeniowego, ubezpieczeniach gospodarczych, jakości usług ubezpieczeniowych, satysfakcji klienta oraz marketingu. Jest autorem kilkudziesięciu publikacji o zasięgu krajowym i zagranicznym.

„Monografia stanowi kompleksowe ujęcie wiedzy odnoszącej się do ubezpieczeń komunikacyjnych, jest to obszerne i nowoczesne spojrzenie na te ubezpieczenia w ujęciu teoretycznym, jak i praktycznym. Takie ujęcie nie znajduje powszechnego odniesienia w literaturze przedmiotu. (...)

Monografia (...) jest wartościową pozycją, która powinna być szeroko wykorzystywana przez studentów studiów ekonomicznych na kierunku finanse i rachunkowość, ekonomii, czy też zarządzania, słuchaczy różnych studiów podyplomowych. Stanowi wartościowe opracowanie, które będzie można polecić jako literatura do zajęć, między innymi z: ubezpieczeń, ubezpieczeń majątkowych i osobowych, systemu ubezpieczeń społecznych, ubezpieczeń zdrowotnych, seminariów licencjackich, czy też magisterskich. Zwiera kluczowe problemy z dziedziny ubezpieczeń, ubezpieczeń komunikacyjnych, które ułatwią zdobycie pożądaney wiedzy i kompetencji. Może stanowić interesującą pozycję literaturową wykorzystywaną przez praktyków chcących w sposób profesjonalny wykorzystać ubezpieczenia jako narzędzia ograniczającego ryzyko prowadzenia swojej działalności, wyboru ubezpieczenia komunikacyjnego”.

DR HAB. BOŻENA KOŁOSOWSKA, PROF. UMK

„Publikacja (...) stanowi studium rozważań teoretyczno-empirycznych dotyczących grupy ubezpieczeń komunikacyjnych. Temat monografii uważam za trafny i zasadny, z uwagi na niewielką liczbę pozycji w krajowym piśmiennictwie, pomimo, iż są to najbardziej popularne ubezpieczenia gospodarcze w Polsce. Autorka mimo to podjęła niełatwą próbę wielowątkowego omówienia zagadnień związanych z ubezpieczeniami komunikacyjnymi mając na względzie przede wszystkim doświadczenia krajowego rynku ubezpieczeniowego”.

DR HAB. ANNA BERA, PROF. US

IBG
INSTYTUT BADAŃ
GOSPODARCZYCH

