

# Europejski Rynek Ubezpieczeń Komunikacyjnych



Warszawa, październik 2010 r.



## O CEA

CEA to europejska federacja branży ubezpieczeń i reasekuracji. Poprzez 33 organizacje członkowskie – krajowe stowarzyszenia ubezpieczeniowe – CEA reprezentuje wszystkie towarzystwa ubezpieczeń i reasekuracji, w tym spółki paneuropejskie, ubezpieczycieli działających na jednym rynku, towarzystwa ubezpieczeń wzajemnych oraz małe i średnie przedsiębiorstwa. CEA reprezentuje przedsiębiorstwa wytwarzające ok. 94% łącznych dochodów ze składek w Europie. Sektor ubezpieczeniowy wnosi istotny wkład w rozwój i wzrost gospodarczy Europy. Europejskie towarzystwa ubezpieczeniowe generują dochody ze składek w wysokości 1.100 mld EUR, zatrudniają milion osób oraz inwestują 6.900 mld EUR w gospodarkę.

## O PIU

Polska Izba Ubezpieczeń to organizacja zrzeszająca wszystkie zakłady ubezpieczeń działające w Polsce. Obecnie członkami Izby jest 79 podmiotów, w tym 55 spółek akcyjnych, 16 oddziałów ubezpieczycieli zagranicznych i 8 towarzystw ubezpieczeń wzajemnych. Głównym zadaniem PIU jest stała współpraca z legislatorem na rzecz tworzenia regulacji prawnych, sprzyjających rozwojowi rynku oraz chroniących interesy konsumentów. PIU prowadzi też szereg działań edukacyjnych, zwiększających świadomość ubezpieczeniową wśród polskich konsumentów. Izba jest reprezentantem jednego z najważniejszych segmentów dla polskiej gospodarki. W 2009 r. polskie zakłady ubezpieczeń zebrały ponad 51 mld zł składek i wypłaciły klientom około 40 mld zł w formie odszkodowań i świadczeń. Zysk ubezpieczycieli wyniósł w zeszłym roku 5,9 mld zł.

# SPIS TREŚCI

<b>STOWARZYSZENIA CZŁONKOWSKIE CEA</b>	<b>5</b>
<b>PODZIĘKOWANIA</b>	<b>6</b>
<b>UWAGI METODOLOGICZNE</b>	<b>6</b>
<b>GLOSARIUSZ</b>	<b>7</b>
<b>PODSUMOWANIE</b>	<b>9</b>
<b>CZĘŚĆ I: PRZEGLĄD RYNKU EUROPEJSKIEGO</b>	<b>11</b>
<b>I. PRZEGLĄD RYNKU</b>	<b>13</b>
I.1 LICZBA UBEZPIECZYCIELI OFERUJĄCYCH UBEZPIECZENIA KOMUNIKACYJNE	13
I.2 POJAZDY W EKSPLOATACJI	13
<b>II. DANE DOTYCZĄCE RYNKU UBEZPIECZEŃ KOMUNIKACYJNYCH</b>	<b>15</b>
II.1 UBEZPIECZENIA KOMUNIKACYJNE OGÓŁEM (OC I AC)	15
II.2 UBEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ Z TYTUŁU POSIADANIA POJAZDÓW (OC)	21
II.3 AUTOCASCO	25
<b>III. CENY UBEZPIECZEŃ KOMUNIKACYJNYCH</b>	<b>30</b>
III.1 ŚREDNIE SKŁADKI	30
III.2 SPOSÓB OKREŚLANIA SKŁADEK W UBEZPIECZENIACH KOMUNIKACYJNYCH	33
<b>IV. KLUCZOWE CZYNNIKI MAJĄCE WPŁYW NA CZĘSTOŚĆ SZKÓD I KOSZTY ODSZKODWAŃ</b>	<b>41</b>
IV.1 CZĘSTOŚĆ SZKÓD	41
IV.2 KOSZTY ODSZKODWAŃ	42
<b>V. WNIOSKI</b>	<b>45</b>
<b>VI. SZKODY OSOBOWE W UBEZPIECZENIACH KOMUNIKACYJNYCH OC</b>	<b>46</b>
VI.1 PODSUMOWANIE	46
VI.2 METODOLOGIA	46
VI.3 LICZBA SZKÓD OSOBOWYCH I CZĘSTOŚĆ SZKÓD	47
VI.4 KOSZTY SZKÓD OSOBOWYCH	50
<b>CZĘŚĆ II: RAPORTY KRAJOWE</b>	<b>57</b>
AUSTRIA	59
BELGIA	61
CHORWACJA	63
CYPR	65
ESTONIA	66
FINLANDIA	68
FRANCJA	70
NIEMCY	73
GRECJA	75
WĘGRY	77
WŁOCHY	79
MALTA	83
HOLANDIA	87
NORWEGIA	91
POLSKA	92
PORTUGALIA	95
SŁOWACJA	97
SŁOWENIA	99
HISZPANIA	101
SZWAJCARIA	104
WIELKA BRYTANIA	106

## Stowarzyszenia członkowskie CEA

**Austria (AT)** – Versicherungsverband Österreich (VVO)

**Belgia (BE)** – Assuralia

**Bułgaria (BG)** – Association of Bulgarian Insurers (ABZ)

**Chorwacja (HR)** – Hrvatski ured za osiguranje

**Cypr (CY)** – Insurance Association of Cypr

**Dania (DK)** – Forsikring & Pension (F&P)

**Estonia (EE)** – Eesti Kindlustusseltside Liit

**Finlandia (FI)** – Finanssialan Keskusliitto

**Francja (FR)** – Fédération Française des Sociétés d'Assurances (FFSA)

**Grecja (GR)** – Hellenic Association of Insurance Companies

**Hiszpania (ES)** – Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa)

**Holandia (NL)** – Verbond van Verzekeraars

**Irlandia (IE)** – Irish Insurance Federation (IIF)

**Islandia (IS)** – Samtök Fjármálafyrirtakja (SFF)

**Liechtenstein (LI)** – Liechtensteinischer Versicherungsverband

**Litwa (LT)** – Lietuvos draudikų asociacija

**Luksemburg (LU)** – Association des Compagnies d'Assurances (ACA)

**Łotwa (LV)** – Latvijas Apdrošinātāju asociācija (LAA)

**Malta (MT)** – Malta Insurance Association

**Niemcy (DE)** – Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV)

**Norwegia (NO)** – Finansnæringens Hovedorganisasjon (FNH)

**Polska (PL)** – Polska Izba Ubezpieczeń (PIU)

**Portugalia (PT)** – Associação Portuguesa de Seguradores (APS)

**Republika Czeska (CZ)** – Česká asociace pojišťoven (ČAP)

**Rumania (RO)** – Uniunea Națională a Societăților de Asigurare și Reasigurare (Unsar)

**Słowacja (SK)** – Slovenská asociácia poisťovní

**Słowenia (SI)** – Slovensko Zavarovalno Združenje (SZZ)

**Szwajcaria (CH)** – Schweizerischer Versicherungsverband (ASA/SVV)

**Szwecja (SE)** – Sveriges Försäkringsförbund

**Turcja (TR)** – Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği

**Węgry (HU)** – Magyar Biztosítók Szövetsége (MABISZ)

**Wielka Brytania (UK)** – Association of British Insurers (ABI)

**Włochy (IT)** – Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici (Ania)

## Podziękowania

Sekretariat CEA pragnie podziękować organizacjom członkowskim, które przyczyniły się do powstania niniejszego raportu.

Dziękujemy również kolegom z Komunikacyjnej Grupy Sterującej CEA, Komitetu Statystyki CEA oraz Grupy CEA dot. Statystyki Ubezpieczeń Komunikacyjnych za wniesiony wkład.

## Uwagi metodologiczne

CEA gromadzi, analizuje i kompiluje rocznie znaczną ilość danych natury ogólnej, finansowej oraz technicznej dotyczących ubezpieczeń, które otrzymuje od swoich organizacji członkowskich.

Udział rynkowy podanych wartości wynosi 100% rynku dla większości rynków i nieco mniej dla kilku z nich. Dane dotyczące Rumunii obejmują pomiędzy 70% a 80% rynku, zależnie od roku oraz od tego czy odnoszą się one do ubezpieczeń komunikacyjnych OC czy do produktów autocasco.

Dane liczbowe zostały zaokrąglone do pełnych tysięcy. Należy zauważyć, że z uwagi na zmiany wprowadzone w procedurze pobierania próby oraz weryfikacji danych dotyczących niektórych krajów, pewne dane mogą różnić się nieco od tych opublikowanych w poprzednich raportach CEA dotyczących ubezpieczeń komunikacyjnych.

Informacje finansowe wyrażono w milionach waluty krajowej danego rynku. W przypadku krajów spoza strefy euro zostały one następnie przeliczone na euro według średniego kursu wymiany dla danego roku, publikowanego przez Eurostat.

Stopy wzrostu podano w sposób nominalny ale przyjmując stały kurs wymiany za rok 2008, w celu wyeliminowania wpływu wahań kursu wymiany na obliczenia. Wahania na każdym z rynków obliczone są w jego walucie krajowej.

Ogólnoeuropejskie zmiany „rok do roku” zostały obliczone przez odjęcie od danych całkowitych danych dotyczących krajów, dla których nie było informacji za rok poprzedzający lub następujący. Średni wzrost w czasie stanowi średnią ostatnio zanotowanych zmian „rok do roku”.

Dane dotyczące szkodowości nie uwzględniają zmian, jakie zaszły w Niemczech w zakresie rezerw szkodowych z lat poprzednich. Powoduje to zawyżenie wartości szkodowości. Jednakże wskaźniki zespolone, obliczone w skali krajowej, uwzględniają zmiany w rezerwach szkodowych z lat poprzednich.

Poprawki uwzględniające parytet siły nabywczej zostały obliczone na podstawie wskaźnika Parytetu Siły Nabywczej w odniesieniu do PKB podanego przez Eurostat.

## Glosariusz

### *Średni koszt szkody*

Koszty poniesione w związku ze szkodami podzielone przez liczbę zgłoszonych szkód (bez roszczeń bezpodstawnych)<sup>1</sup>.

### *Średnia składka na ubezpieczonego*

Składka zarobiona brutto z działalności krajowej<sup>2</sup> podzielona przez liczbę ubezpieczonych lub liczbę polis<sup>3</sup>.

### *Koszty odszkodowań*

Wysokość odszkodowań brutto oraz koszty likwidacji szkód poniesione podczas roku obrachunkowego (tzn. wypłaty brutto odnoszące się do szkód tego roku oraz szkód z lat ubiegłych), wraz ze zmianą wysokości rezerw z tytułu szkód otwartych, pomniejszone o zwroty i regresy.

### *Częstość szkód*

Liczba szkód zgłoszonych (z wyłączeniem szkód bezzasadnych)<sup>1</sup> podzielona przez liczbę ubezpieczonych lub liczbę polis<sup>3</sup>.

### *Szkodowość*

Koszty odszkodowań podzielone przez kwotę składek zarobionych z działalności krajowej<sup>2</sup>.

### *Wskaźnik mieszany*

Szkodowość plus współczynnik kosztów.

### *Ubezpieczenie kompleksowe*

Oferuje ochronę obejmującą szkody wypadkowe, kradzież, pożar, jak również odpowiedzialność cywilną.

### *Współczynnik kosztów*

Koszty działalności (koszty akwizycji i koszty administracyjne) podzielone przez składkę z działalności krajowej<sup>2</sup>.

### *Składka zarobiona brutto*

Składka przypisana brutto minus zmiana stanu rezerw brutto od składek niezarobionych. Rezerwa od składek niezarobionych stanowi część składki przypisanej brutto, jaka ma zostać przypisana do następnego roku finansowego lub kolejnych lata finansowych (artykuł 25 Dyrektywy UE 91/674/EWG).

### *Składka przypisana brutto*

W myśl Artykułu 35 Dyrektywy UE 91/674/EWG, składka przypisana brutto obejmuje wszystkie kwoty należne podczas roku finansowego z tytułu umów ubezpieczeniowych, niezależnie od tego czy kwoty te są odnoszą się do całego danego roku finansowego czy też częściowo obejmują rok późniejszy, a także obejmuje, m.in.: (i) składki pozostające do przypisania, przy czym kalkulacja składki może być dokonana tylko na koniec roku, (ii) składki pojedyncze; (iii) składki dodatkowe w przypadku rat półrocznych, kwartalnych bądź miesięcznych, a także wpłaty wnoszone przez ubezpieczających z tytułu wydatków ponoszonych przez zakłady ubezpieczeń; (iv) w przypadku koasekuracji – udział danego zakładu ubezpieczeń w całkowitej kwocie składki. Zaakceptowana reasekuracja nie jest włączona. Powyższe kwoty nie obejmują podatków lub obciążeń nałożonych na składki.

Słowa „składka” lub „przychód ze składki”, użyte w niniejszym tekście odnoszą się do przypisu składki, o ile wyraźnie nie zaznaczono inaczej.

<sup>1</sup> Jeśli wartość ta nie jest dostępna, liczba szkód w tym szkód bezzasadnych

<sup>2</sup> Jeśli wartość ta nie jest dostępna, składki przypisane brutto w kraju

<sup>3</sup> Jeśli wartość ta nie jest dostępna, liczba ubezpieczonych lub liczba polis

*Rok ubezpieczeniowy pojazdu*

Jeden pojazd ubezpieczony na okres 1 roku lub dwa pojazdy ubezpieczone na okres półroczny, itd.

*OC*

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z tytułu posiadania pojazdu.

*Szkoda bezzasadna*

Roszczenie, które nie skutkuje wypłatą ze strony ubezpieczyciela.

*AC*

Ubezpieczenie autocasco zapewniające ochronę ubezpieczeniową pojazdu lub majątku danej osoby (przypadkowe uszkodzenie, kradzież, pożar).

*Ubezpieczenia komunikacyjne ogółem*

OC i AC.



## Podsumowanie

Niniejszy raport dotyczący sektora ubezpieczeń komunikacyjnych w Europie stanowi aktualizację raportu CEA opublikowanego w grudniu roku 2007<sup>1</sup>. Dokonuje on analizy trendów i rozwoju rynku oraz wyjaśnia sposób, w jaki ustalane są składki na ubezpieczenia komunikacyjne. Obejmuje także (rozdział VI) szczegółową analizę szkód osobowych związanych z ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej z tytułu posiadania pojazdu (OC), które odgrywają ważną rolę przy określaniu wysokości składek za ubezpieczenie OC.

Chociaż liczba ubezpieczycieli oferujących ubezpieczenia komunikacyjnych ulega stopniowemu zmniejszeniu, wynosząc nieco poniżej 1100 w roku 2007, to konkurencja pomiędzy zakładami ubezpieczeń nadal pozostaje intensywna na tym największym rynku ubezpieczeń komunikacyjnych na świecie, obejmującym ponad 315 milionów pojazdów.

Według szacunków, w 2008 roku europejscy ubezpieczyciele oferujący ubezpieczenia komunikacyjne wygenerowali przypis w wysokości 126,5 mld euro, w porównaniu z 129 mld euro w roku 2007. Jest to pierwszy nominalny spadek w ciągu ostatniej dekady. Odzwierciedla to zarówno konkurencyjność rynku, jak również spowolnienie gospodarcze. Pełny wpływ kryzysu finansowego na rynek ubezpieczeń komunikacyjnych zostanie określony po udostępnieniu danych liczbowych za lata 2008 i 2009.

W 2007 r. wskaźnik mieszany ubezpieczeń komunikacyjnych wzrósł powyżej 100%, co wskazuje stratę, po pięciu latach zysku. Wahania wartości wskaźnika mieszanego w ostatnich latach odzwierciedlają cykl ubezpieczeniowy.

Jak już szczegółowo opisano w poprzednim raporcie, średnie składki z ubezpieczeń komunikacyjnych różnią się pomiędzy poszczególnymi krajami w zakresie liczby wypadków drogowych (częstość szkód), kosztów tych wypadków (koszty odszkodowań) oraz prawodawstwa krajowego (np. opodatkowanie).

Ubezpieczyciele obliczają składki w oparciu o ryzyko udziału ubezpieczającego w wypadku oraz prawdopodobny koszt wynikłych z takiego wypadku roszczeń. W poszczególnych krajach mamy do czynienia z różną częstością szkód, ze względu na różne warunki ruchu drogowego i jego bezpieczeństwa, które określa się, między innymi, takimi czynnikami jak ukształtowanie geograficzne, gęstość dróg i zagęszczenie pojazdów, a także zwyczaje kierowców. Ponieważ bezpieczeństwo ruchu drogowego stanowi element kluczowy, sektor ubezpieczeń jest szczególnie zaangażowany w liczne inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego<sup>2</sup>.

Tymczasem średni koszt likwidacji szkód zależy w dużej mierze od cen napraw pojazdów oraz kosztów leczenia. Choć roszczenia związane ze szkodami osobowymi stanowią tylko niewielki odsetek całkowitej liczby roszczeń, to pochłaniają one 50% wszystkich kosztów związanych ze szkodami z ubezpieczenia OC.

W 2008 r. szacowany  
przypis składki spadł  
do 127 mld EUR

Składki komunikacyjne  
muszą odzwierciedlać  
czynniki krajowe

<sup>1</sup> Statystyki CEA nr 32 „Europejski rynek ubezpieczeń komunikacyjnych”, grudzień 2007 r.

<sup>2</sup> Dalsze informacje dostępne w „CEA Road Safety Compendium”, marzec 2007 r.



**Część I:**  
**Przegląd rynku europejskiego**

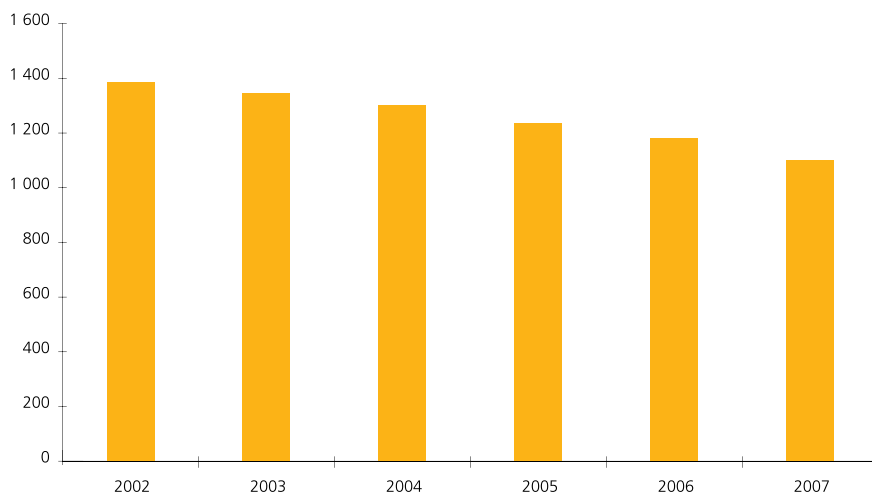


## I. Przegląd rynku

### I.1 Liczba ubezpieczycieli oferujących ubezpieczenia komunikacyjne

Liczba zakładów działających na europejskim rynku ubezpieczeń komunikacyjnych (szacunkowo na podstawie próby 26 państw reprezentujących 95% przypisu składki) zmniejszała się stopniowo z 1385 w roku 2002 na nieco ponad 1100 w roku 2007<sup>1</sup>. Stanowi to średni roczny spadek o 4%; ten proces koncentracji kontynuowany jest od kilku lat.

**Wykres 1 Liczba ubezpieczycieli oferujących ubezpieczenia komunikacyjne w Europie – 2002-2007**



### I.2 Pojazdy w eksploatacji

#### I.2.a Całkowita liczba pojazdów

Przy ponad 315 milionach różnego rodzaju pojazdów poruszających się po drogach w roku 2007, rynek europejski<sup>2</sup> stanowi największy rynek na świecie, wyprzedzając rynek północnoamerykański, obejmujący 270 milionów pojazdów. W latach 2002-2007 rynek europejski rósł średnio w tempie 1,9% rocznie.

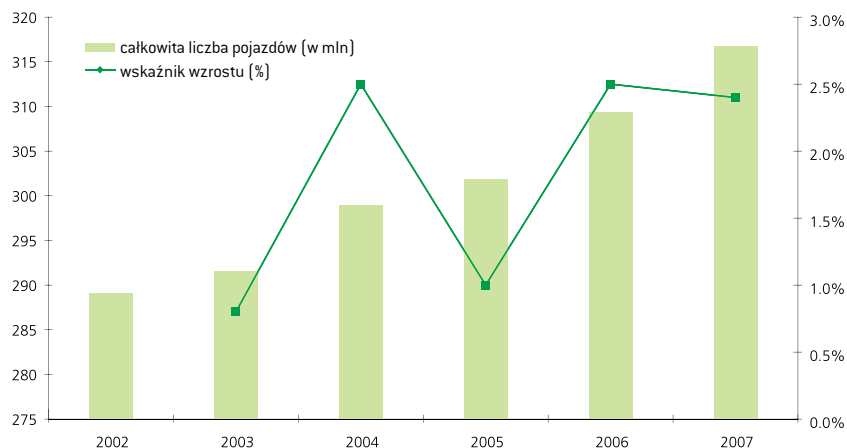
Europa to największy rynek motoryzacyjny na świecie

Jednakże, spowolnienie ekonomiczne występujące w Europie od roku 2008 znacznie zmniejszyło popyt na nowe samochody, pomimo wprowadzenia programów stymulowania popytu poprzez dotacje stosowane w kilku krajach. Według Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów (ACEA), w 2008 roku liczba nowych samochodów zarejestrowanych w Europie zmniejszyła się o 8% wobec wzrostu o 2% w roku 2007. Za pełny rok 2009 spodziewany jest dalszy spadek, ponieważ liczba nowych samochodów zarejestrowanych w pierwszych sześciu miesiącach roku 2009 zmniejszyła się o 11% w porównaniu z analogicznym okresem roku 2008.

<sup>1</sup> Wartość ta odzwierciedla liczbę koncesjonowanych zakładów, choć nie wszystkie z nich prowadzą aktywną działalność. Na większości rynków, odsetek nieaktywnych zakładów jest niski, za wyjątkiem Wielkiej Brytanii, gdzie jedynie 60 z 263 koncesjonowanych zakładów prowadzi aktywną działalność.

<sup>2</sup> Europa obejmuje 33 państwa członkowskie CEA (patrz lista na str. 5).

**Wykres 2: Całkowita liczba pojazdów w Europie – 2002-2007 (w milionach)**



Źródło: Eurostat, ACEA

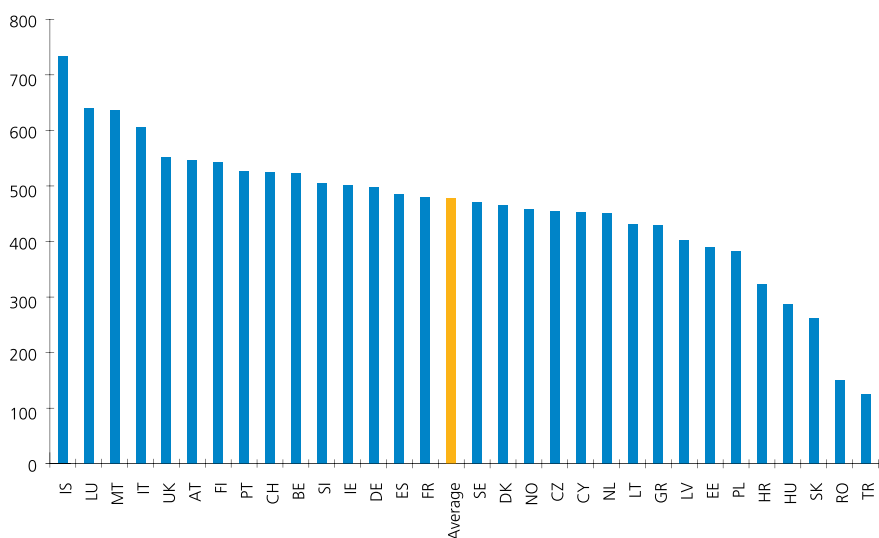
Zagęszczenie pojazdów w Europie jest o wiele niższe niż w Stanach Zjednoczonych

Największy udział w całkowitej liczbie pojazdów (79%) mają samochody osobowe (pojazdy czterokołowe poniżej 3,5 ton). Pojazdy użytkowe (ciężarówki, półciężarówki, autobusy, ciągniki, itp.) stanowią 13% ogólnej liczby pojazdów, natomiast pozostałe 8% stanowią pojazdy dwu- lub trzykołowe.

### 1.2.b Zagęszczenie pojazdów

Średnie zagęszczenie pojazdów osobowych na 1000 mieszkańców szacowane jest na poziomie 435<sup>3</sup> w roku 2007. Najwyższe zagęszczenie notuje się w Islandii, gdzie poziom ten wynosi 700 samochodów na 1000 mieszkańców, natomiast najniższy poziom, poniżej 150, występuje w Rumunii i Turcji. Chociaż średni poziom ulega stopniowemu zwiększeniu, to jednak nadal jest on znacznie niższy niż w USA, gdzie średnie zagęszczenie wynosi 776 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców.

**Wykres 3: Liczba samochodów osobowych na 1 tys. mieszkańców – 2007 r.**



Źródła: CEA, Eurostat, ACEA

Uwaga: Średnia CEA nie obejmuje Turcji

<sup>3</sup> Średnia wartość obejmuje Turcję, gdzie zagęszczenie jest szczególnie niskie. Po usunięciu Turcji z obliczeń, średni wynik wynosi 479.

## II. Dane dotyczące rynku ubezpieczeń komunikacyjnych

### II.1 Ubezpieczenia komunikacyjne ogółem (OC i AC)

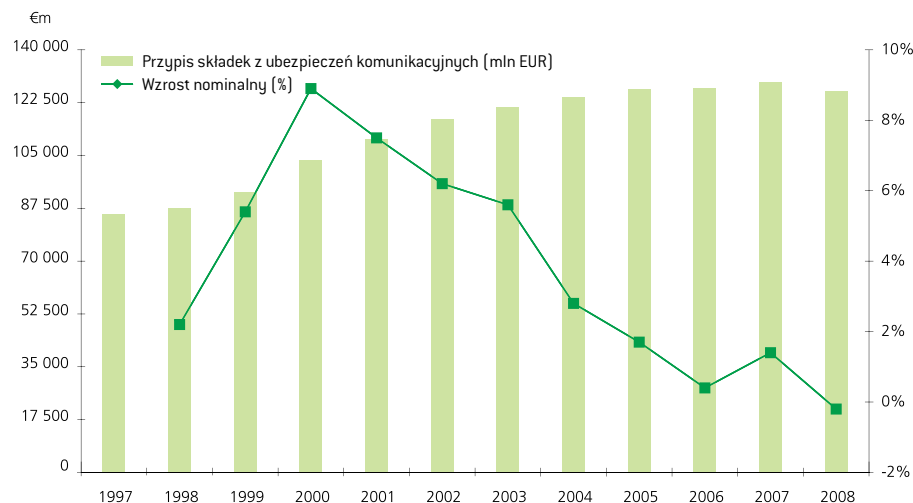
#### II.1.a Składki

Ubezpieczenia komunikacyjne stanowią 30,3% całkowitego przypisu składki ubezpieczeń majątkowych, i wraz z ubezpieczeniami NNW oraz zdrowotnymi stanowią jedną z trzech głównych linii biznesowych w zakresie ubezpieczeń majątkowych w Europie. Bardzo niski przyrost składki z tytułu ubezpieczeń komunikacyjnych od roku 2006, w połączeniu z wysokim przyrostem w zakresie innych linii biznesu majątkowego, spowodował zmniejszenie udziału tego rodzaju ubezpieczeń w przypisie ogółem w ciągu ostatnich siedmiu lat.

Szacuje się, że w roku 2008 składki z tytułu ubezpieczeń komunikacyjnych wyniosły ogółem 126,5 mld euro wobec 129 mld euro w roku 2007. Spadek wyniósł 0,2%<sup>4</sup>. Jest to pierwszy nominalny spadek na poziomie UE w ostatniej dekadzie, lecz czwarty z kolei spadek w wartościach rzeczywistych. Stanowi on odzwierciedlenie zarówno silnej konkurencji pomiędzy ubezpieczycielami komunikacyjnymi oraz spadek sprzedaży samochodów na skutek spowolnienia gospodarczego.

W 2008 r. szacowane łączne składki z ubezpieczeń motoryzacyjnych spadły do 127 mld EUR

**Wykres 4. Składki z ubezpieczeń komunikacyjnych ogółem – 1997-2008 (mln EUR)**

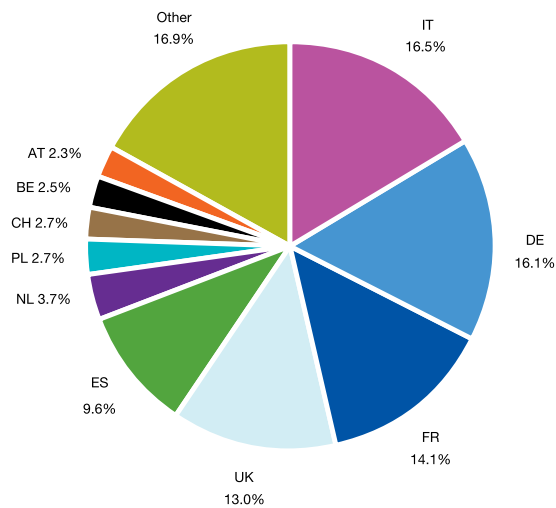


Liderami rynku ubezpieczeń komunikacyjnych są Włochy, Niemcy, Francja i Wielka Brytania, gdzie zbiera się 60% wszystkich europejskich składek z ubezpieczeń komunikacyjnych. W latach 2003 - 2008 udział tych czterech wiodących państw uległ zmniejszeniu o 5 punktów procentowych, co odzwierciedla spadek o ponad 1%<sup>5</sup> w przypisie składki w tych czterech krajach ogółem.

<sup>4</sup> -2,2% według obecnych kursów walut

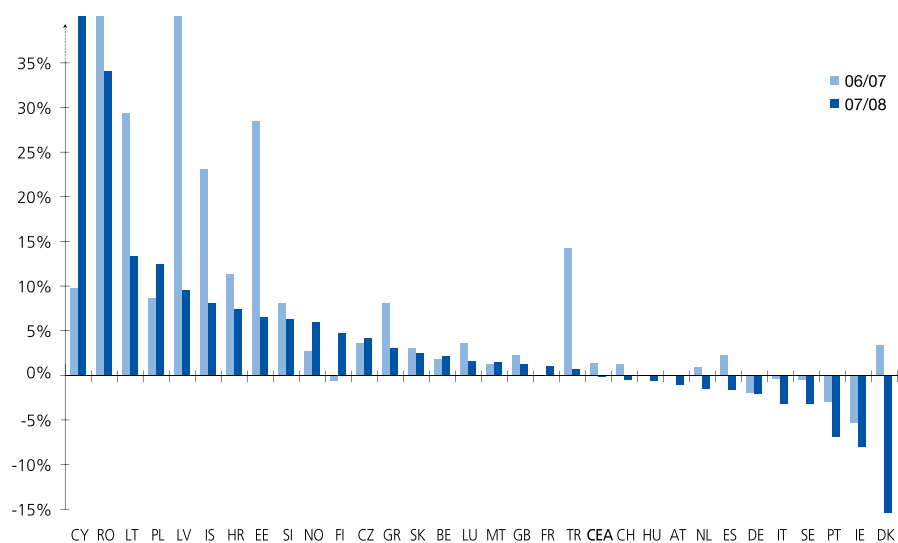
<sup>5</sup> 1,2% według stałych kursów wymiany lub 4,2% według obecnych kursów walut

**Wykres 5: Rozkład składek z ubezpieczeń komunikacyjnych w podziale na kraje – 2008**



W skali indywidualnej 11 państw odnotowało w roku 2008 ujemny przyrost składki, podczas gdy w roku poprzednim ujemny przyrost dotknął tylko siedmiu państw. Warto także odnotować, iż dla sześciu z tych ośmiu krajów był to drugi z kolei rok spadku. Najwyższe stopy wzrostu odnotowano głównie w państwach wschodnioeuropejskich, gdzie rynki są mniej dojrzałe, a konkurencja mniej ostra.

**Wykres 6: Wzrost nominalny ogółem składek z ubezpieczeń komunikacyjnych (przy stałych kursach wymiany) - 2006/07 oraz 2007/08**



Ogólny wzrost składek, mieszczący się poniżej stopy inflacji, odzwierciedla fakt, iż konkurencja podobnie jak w latach poprzednich utrzymuje się na wysokim poziomie. Jednocześnie ubezpieczyciele komunikacyjni oferują więcej usług dodatkowych do tradycyjnej ochrony ubezpieczeniowej (np. assistance), nowe produkty (np. ochrona ubezpieczeniowa dla kierowców okazjonalnych), a także korzystniejsze warunki polisy (np. brak zmiany klas bonus-malus dla kierowców, którzy mieli niewiele wypadków, udział w zysku).

Tego rodzaju działania stały się możliwe dzięki względnej stabilizacji w zakresie kosztów likwidacji szkód (patrz poniżej) oraz dobrym wynikom finansowym ubezpieczycieli komunikacyjnych do czerwca roku 2007. Jednakże kryzys finansowy zmniejszył te możliwości od roku 2008, co może spowodować konieczność regulacji stawek w przyszłości.



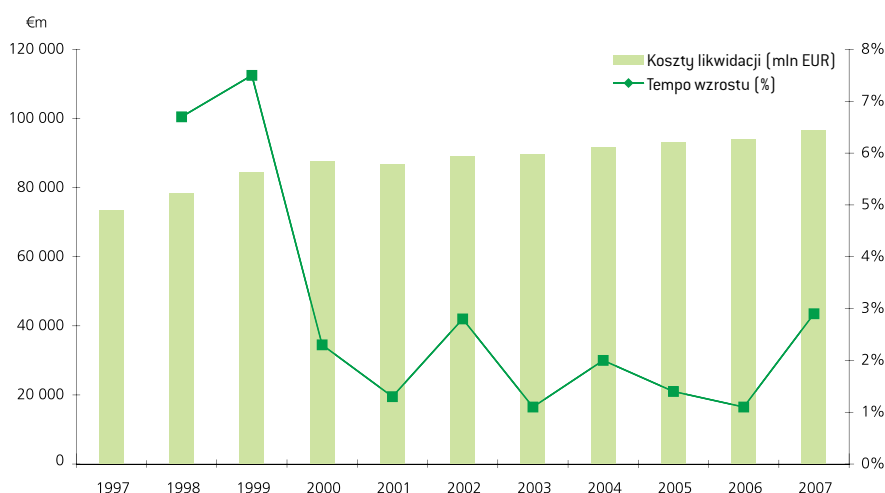
## II.1.b Koszty wypłaconych odszkodowań<sup>6</sup>

W roku 2007 ogólne koszty likwidacji szkód wyniosły 96,3 mld euro wobec 93,8 mld euro w roku 2006. Stanowi to wzrost o 2,9%, który jest nieco wyższy od tych notowanych od początku dekady, lecz dużo niższy od wartości notowanych w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych.

W 2007 r. koszty wypłaconych odszkodowań wzrosły o 3%

Stosunkowo niskie wzrosty kosztów likwidacji szkód (zbliżone do stóp inflacji) w latach 2000-2006 znalazły swoje odzwierciedlenie w niewielkich podwyżkach składek, szczególnie na przestrzeni ostatnich pięciu lat. Częstkowe dane liczbowe za rok 2008 wykazują wzrost kosztów likwidacji szkód o 1,1%.

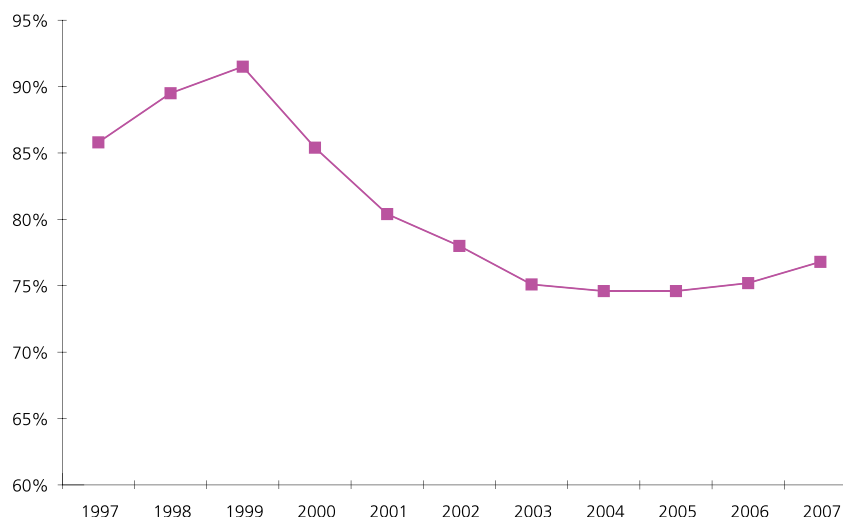
**Wykres 7: Koszty wypłaconych odszkodowań ogółem – 1997-2007 (w mln EUR)**



Wskaźnik szkodowości, który odzwierciedla wzrost zarówno szkód jak i składek, wzrósł do 76,8% w roku 2007, wobec 75,2% w roku 2006 oraz 74,6% w roku 2005. Długoterminowy przebieg szkodowości ilustruje cykliczny charakter sektora ubezpieczeń komunikacyjnych (patrz str. 18). Lata 1997-1999 charakteryzowały się ciągłym wzrostem szkodowości, wskazując na szybszy wzrost wypłaconych odszkodowań niż przypisu składki. Trend ten doprowadził do niedogodnej sytuacji dla zakładów ubezpieczeń oraz znacznych strat ubezpieczycieli. Od roku 2000 stabilizacja w zakresie wypłaconych odszkodowań oraz niewielki wzrost przypisu składki pozwoliły ubezpieczycielom na przywrócenie odpowiedniej rentowności oraz zaabsorbowanie mniejszych dochodów z inwestycji, które wystąpiły podczas kryzysu finansowego w roku 2001. Wzrosty obserwowane w roku 2006 oraz 2007 wydają się sugerować, iż sektor ubezpieczeń wszedł w fazę wzrostową nowego cyklu, co może znacznie zmniejszyć jego rentowność.

<sup>6</sup> Ponieważ dane za rok 2008 nie są dostępne dla wszystkich krajów, nie podano wartości absolutnych. Obliczono jednak wskaźniki na podstawie niepełnej próbki krajów, które stanowią ok. 75% rynku europejskiego.

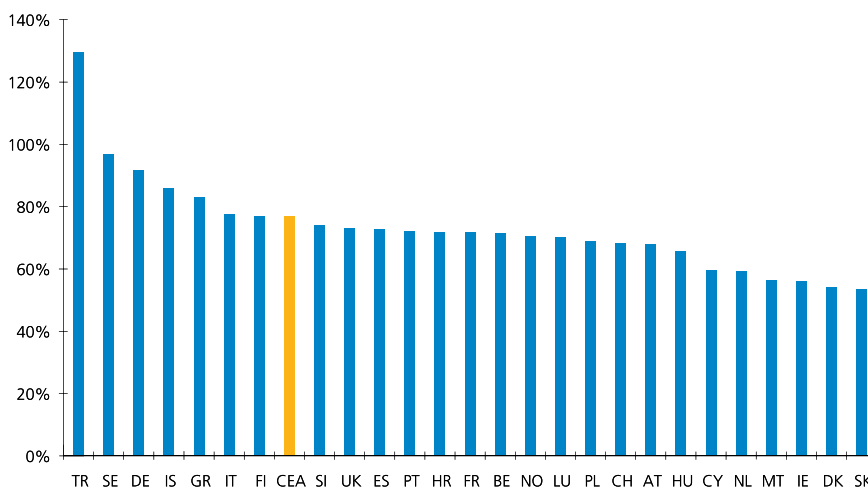
**Wykres 8: Wskaźnik szkodowości w ubezpieczeniach komunikacyjnych w Europie: 1997-2007**



Różnice kosztów mają wpływ na krajowe wskaźniki szkodowości

Wskaźnik szkodowości w ubezpieczeniach komunikacyjnych różni się w zależności od krajów. Choć większość krajów wykazuje poziom szkodowości zbliżony do średniej europejskiej (77%), to kilka krajów w znacznym stopniu przekracza ten poziom, w tym Turcja i Szwecja, gdzie w roku 2007 odnotowano spadek składki. Z drugiej strony, kraje takie jak Słowacja, Dania, Irlandia i Malta wykazały szkodowość na poziomie 60%. Rozbieżności te mogą wynikać z różnego poziomu innych kosztów (dystrybucja, administracja, itp.), zwrotów z inwestycji lub nieprzewidywalności ryzyka, co może wymagać przyjęcia większych marginesów.

**Wykres 9: Wskaźnik szkodowości w podziale na kraje – 2007**



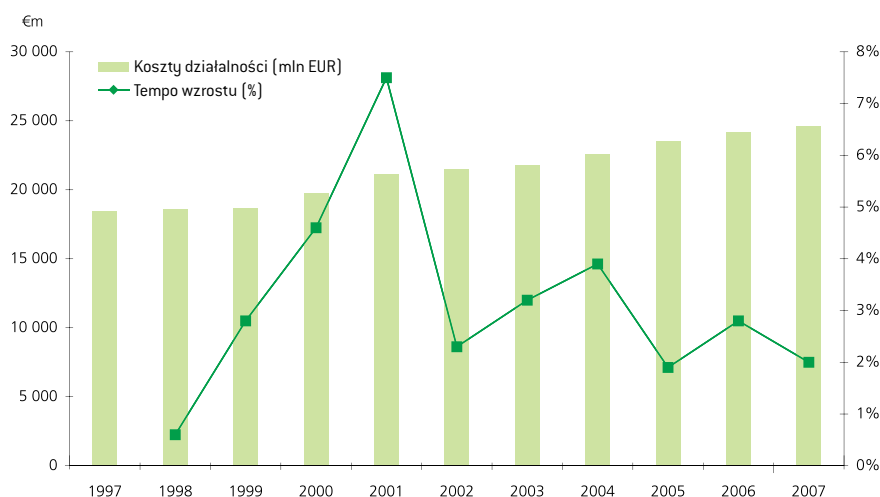
Uwaga: W przypadku Niemiec wskaźnik szkodowości nie uwzględnia zmian w rezerwach składki w odniesieniu do lat poprzednich.

### II.1.c Koszty działalności

Koszty działalności to koszty techniczne związane z zarządzaniem działalnością z zakresu ubezpieczeń komunikacyjnych. Obejmują one koszty administracyjne oraz koszty sprzedaży.

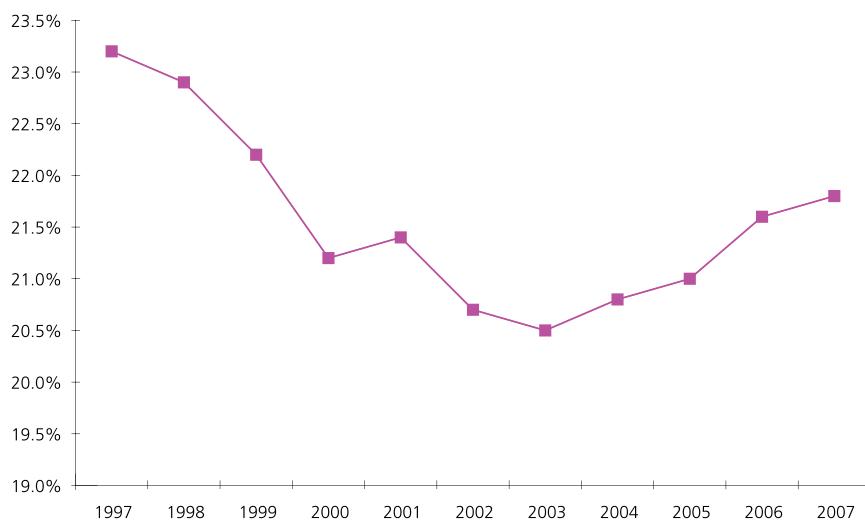
W oparciu o próbę państw reprezentujących 86% rynku europejskiego, całkowite koszty działalności szacowano w roku 2007 na poziomie 24,6 mld euro, wobec 24,2 mld euro w roku 2006. Stanowi to wzrost o 2%, który jest nieco niższy od tego obserwowanego od roku 2002. Spowolnienie wzrostu kosztów działalności w roku 2002 było ściśle związane z trudnym dla ubezpieczycieli rokiem finansowym oraz z podjętymi przez nich w tym czasie działaniami zmierzającymi do redukcji kosztów celem przywrócenia rentowności.

**Wykres 10: Koszty działalności w sektorze ubezpieczeń komunikacyjnych – 1997-2007  
(w mln EUR)**



Zmienność wskaźnika kosztów, który stanowi zależność pomiędzy kosztami działalności a przypisem składki, spowodowana była w znacznym stopniu przez zmienność przypisu składki, ponieważ koszty pozostawały bardziej lub mniej stabilne oraz rosły w tempie zbliżonym do inflacji. Od roku 2004 bardzo niskie wzrosty składek spowodowały względne zwiększenie udziału kosztów, pomimo ich względnie niskiego wzrostu.

**Wykres 11: Średni wskaźnik kosztów działalności ubezpieczeń komunikacyjnych w Europie: 1997-2007**



#### II.1.d Wskaźnik mieszany

Wskaźnik mieszany ustala zależność pomiędzy szkodami a wskaźnikiem kosztów. Główny wpływ mają nań zmiany kosztów likwidacji szkód oraz składek, ponieważ koszty działalności są stosunkowo niskie. Wskaźnik mieszany spadał z wysokiego poziomu 115% w roku 1999 do momentu jego stabilizacji na poziomie 96% w latach 2003 i 2004. Regulacja ta stała się konieczna na skutek spadku stopy zwrotu z inwestycji w roku 2001 w wyniku pęknięcia bańki internetowej (dot com). Lepsze otoczenie finansowe oraz niewielki spadek liczby wypadków przyczyniły się do spadku wskaźnika mieszanego poniżej poziomu 100%, co zdarzyło się po raz pierwszy w roku 2002. Ceny ubezpieczeń komunikacyjnych nie spadły od razu z uwagi na potrzebę przywrócenia rentowności przez ubezpieczycieli. Od roku 2005 składki rosną w mniejszym stopniu niż koszty likwidacji szkód, co doprowadziło do wzrostu wskaźnika zespolonego. Wskaźnik mieszany przekroczył próg 100%-owy w roku 2007, co wskazuje na straty z ubezpieczeń.

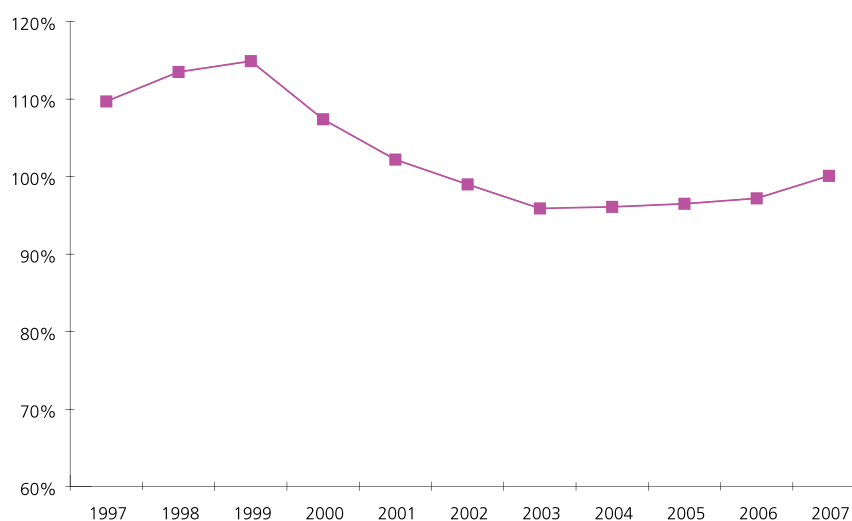
W 2007 r. wskaźnik mieszany nieznacznie przekroczył 100%

Ruchy wskaźnika mieszanego w górę lub w dół odzwierciedlają około 9-letni cykl biznesowy sektora ubezpieczeń. Wzrost wskaźnika mieszanego od roku 2005 sugeruje początek nowego cyklu.

### OKNO 1: Cykl ubezpieczeniowy

Cykliczna natura sektora ubezpieczeń jest dobrze udokumentowana. Cykl odnosi się do ruchów w górę i w dół cen ubezpieczeń oraz wskaźnika mieszanego, przy czym cykl trwa zwykle przez okres 6-9 lat. Kilka teorii (dotyczących kosztów kapitałowych, gwałtownych zmian liczby szkód, dochodów z inwestycji, itp.) próbuje wyjaśnić ten cykl underwritingu, lecz najbardziej powszechnie przyjętym wytłumaczeniem jest wpływ konkurencji. Według Cumminsa i Outreville'a<sup>2</sup> „typowym wyjaśnieniem jest fakt, iż sektor ubezpieczeń wywołuje cykl w większym lub mniejszym stopniu sam z siebie, w wyniku okresów destrukcyjnej konkurencji, po których następuje redukcja podaży”.

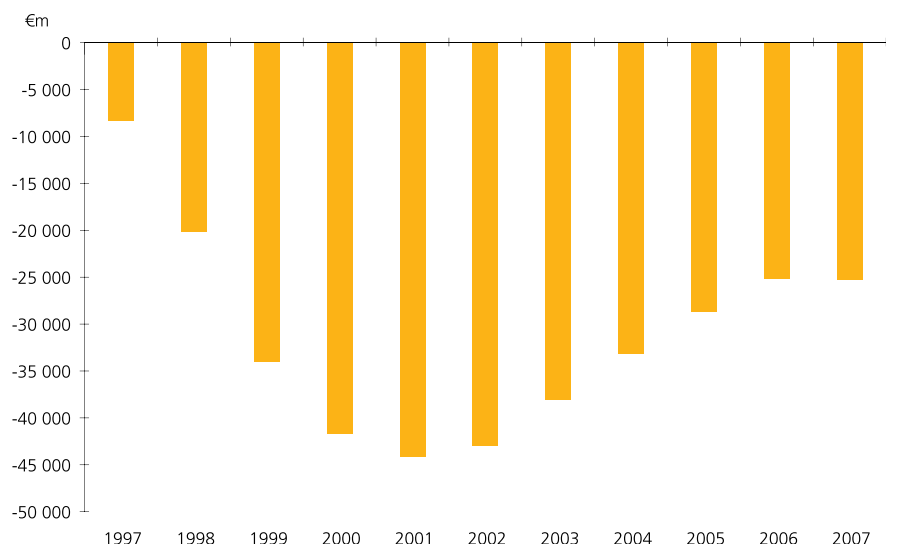
**Wykres 12: Średnia wartość wskaźnika mieszanego w ubezpieczeniach komunikacyjnych – 1997-2007**



Skumulowany wynik techniczny na wykresie 13 stanowią odzwierciedlenie sumy dodatnich i ujemnych wyników technicznych odnotowanych przez europejskich ubezpieczycieli komunikacyjnych przez okres 11 lat (1997-2007) obejmujący jeden pełny cykl ubezpieczeniowy. Choć w latach 2002-2006 wynik techniczny był dodatni, to skumulowany wynik techniczny za rok 2007 wykazuje wartość ujemną na poziomie 25 mld euro. Oznacza to, że suma wyników dodatnich nie skompensowała sumy strat odnotowanych pod koniec lat dziewięćdziesiątych, co wyjaśnia, dlaczego składki zmniejszyły się w mniejszym stopniu niż koszty likwidacji szkód we wczesnych latach bieżącego stulecia.

<sup>2</sup> „Międzynarodowa analiza cykli underwritingu w ubezpieczeniach OC i majątkowych”, *Journal of Risk and Insurance* (1987), 54(2): str. 246-262

**Wykres 13: Skumulowany wynik techniczny w ubezpieczeniach komunikacyjnych – 1997-2007 (w mln EUR)**



## II.2 Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z tytułu posiadania pojazdu (OC)

Dane w rozbiciu na OC i AC nie są dostępne dla wszystkich krajów. Do krajów tych należą Wielka Brytania oraz Irlandia, gdyż w obu tych krajach ubezpieczenia komunikacyjne sprzedawane są w postaci ubezpieczeń kompleksowych. Na skutek tego dane w niniejszym rozdziale opierają się na próbie krajów reprezentujących 75-85% całkowitego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych, w zależności od roku oraz analizowanego wskaźnika.

### II.2.a Składki

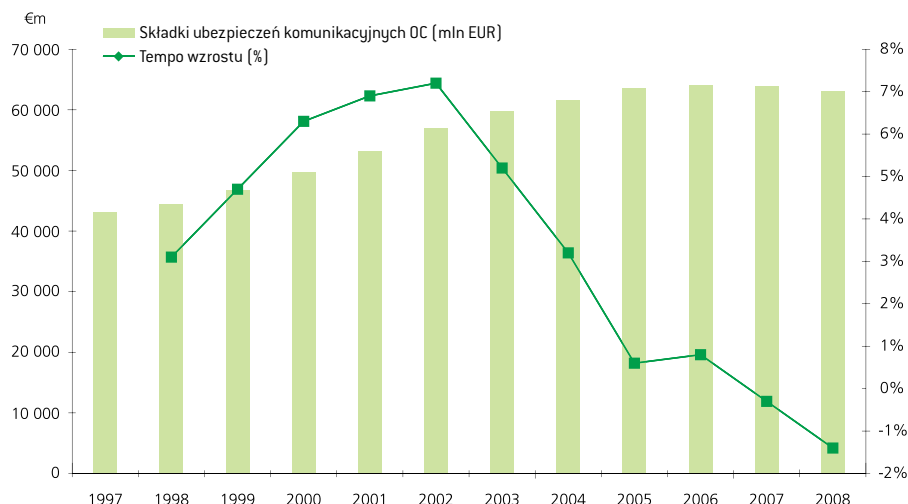
Składki OC stanowią ok. 60% składki z ubezpieczeń komunikacyjnych ogółem i dlatego odpowiadają one za większość trendów w zakresie składki z ubezpieczeń komunikacyjnych.

Przypis ze składek OC spada drugi rok z rzędu

W roku 2008 przypis składki z ubezpieczeń komunikacyjnych OC wyniósł ogółem 63,1 mld euro, spadając przez drugi rok z rzędu, tzn. -1,4% w roku 2008 wobec -0,3% w roku 2007. Był to najwyższy spadek odnotowany w ciągu ostatnich dziesięciu lat, odzwierciedlający intensywną walkę konkurencyjną pomiędzy ubezpieczycielami o zwiększenie udziału w rynku przy jednoczesnym spadku liczby nowo zarejestrowanych samochodów.

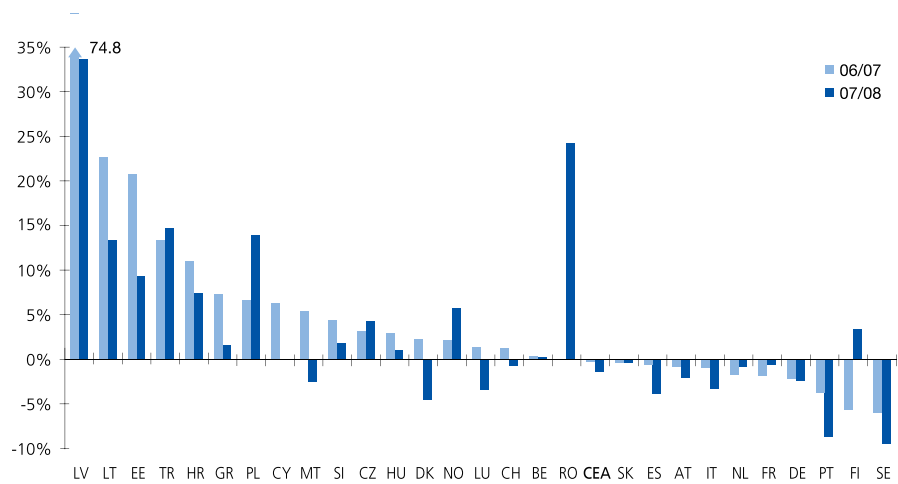
Ponieważ polisy OC są relatywnie podobne jeśli chodzi o warunki ochrony ubezpieczeniowej, konkurencja pomiędzy ubezpieczycielami rozgrywa się raczej poprzez cenę niż konstrukcję produktu. Konkurencja zmusiła także ubezpieczycieli do włączenia nowych kryteriów do procesu taryfikacji tak, że mogą oni, dla zwiększenia swojej atrakcyjności, oferować stawki w jeszcze większym stopniu odpowiadające profilowi ryzyka ubezpieczającego.

**Wykres 14: Składka ubezpieczenia OC: 1997-2007 (w mln EUR)**



Za średnią europejską kryje się szereg bardzo różnych sytuacji. Spośród 31 krajów poddawanych analizie, ponad 13 doświadczyło spadku przypisu składki z komunikacyjnego ubezpieczenia OC w roku 2008. Najostrejsze spadki wystąpiły w Szwecji, Portugalii, Danii oraz Hiszpanii. Państwa wschodnioeuropejskie, które doganiają kraje zachodnie i mierzą się z problemem rosnących ryzyk, odnotowały wyższe stopy wzrostu.

**Wykres 15: Nominalny wzrost przypisu składki z ubezpieczenia OC (przy stałych kursach wymiany) – 2006/07 oraz 2007/08**



### II.2.b Koszty odszkodowań i świadczeń

W 2008 r. koszty odszkodowań i świadczeń powinny się ustabilizować

W oparciu o próbę krajów reprezentujących około 78% całkowitego rynku europejskiego, koszty odszkodowań i świadczeń z komunikacyjnego ubezpieczenia OC rosły szybko w latach 2001-2004, po czym spadły o 0,8%, do 49,3 mld euro w roku 2005 oraz o 0,7% w roku 2006. W roku 2007 koszty odszkodowań i świadczeń wzrosły o 2,1%, z uwagi na wzrost liczby szkód o 2,3%. Wstępne dane liczbowe za rok 2008 wykazują stabilizację w zakresie kosztów odszkodowań i świadczeń, przy szacowanym wzroście o 0,3% związanym z niewielkim spadkiem liczby szkód.

**Wykres 16: Koszty odszkodowań i świadczeń ubezpieczenia OC – 2001-2007 (w mln EUR)**



Zmiany wartości składek oraz kosztów odszkodowań i świadczeń zilustrowane są wskaźnikiem szkodowości, który wyniósł 86,4% w roku 2008. Wskaźnik szkodowości zmniejszał się w sposób ciągły w latach 2001-2006. W latach 2001-2004 wzrost przypisu składki następował szybciej (w porównaniu ze wzrostem kosztów odszkodowań i świadczeń), co przyczyniło się do poprawy wskaźnika szkodowości, podczas gdy w latach 2005 i 2006 nastąpił spadek w zakresie kosztów odszkodowań i świadczeń. W latach 2007 i 2008 spadek wysokości z ubezpieczenia OC odwrócił trend spadkowy wskaźnika szkodowości, zwiększając go z 82,7% w roku 2006 do 86,4% w roku 2008.

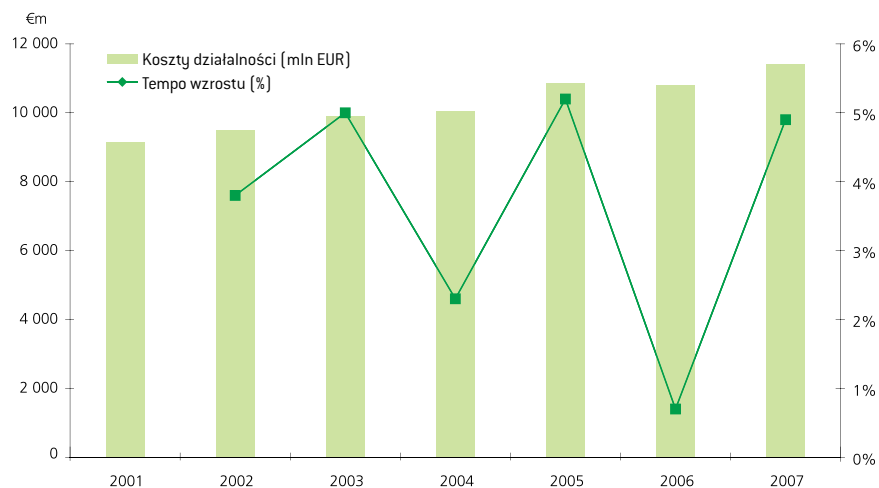
**Wykres 17: Średni wskaźnik szkodowości w ubezpieczeniu OC w Europie – 2001-2008**



### II.2.c Koszty działalności

Według danych obejmujących 70% całego rynku europejskiego, koszty działalności OC wzrosły średnio o 4,1% w okresie 2001-2007. Tempo wzrostu było nierównomierne, osiągając wysoką wartość, tzn. 5,2% w roku 2005 oraz niską, tzn. 0,7% w roku 2006. Wstępne dane za rok 2008 wykazują 3% spadek kosztów działalności.

**Wykres 18: Koszty działalności w ubezpieczeniu OC: 2001-2007 (w mln EUR)**



Wskaźnik kosztów OC wzrósł z 19,5% w roku 2004 do ponad 21,7% w roku 2007, odzwierciedlając fakt, że koszty rosły szybciej niż składki. Przy szacowanym spadku kosztów na poziomie 3% w roku 2008, oczekuje się spadku wskaźnika kosztów do poziomu 20,8%.

**Wykres 19: Średni wskaźnik kosztów w ubezpieczeniu OC w Europie: 2001-2008**



#### II.2.d Wskaźnik mieszany

W 2008 r. wskaźnik mieszany OC wzrósł do 108%

Zmiana wskaźnika mieszanego w ubezpieczeniu OC jest podobna do przebiegu tego wskaźnika dla ubezpieczeń OC i autocasco (patrz rozdz. II.1.d). Zmniejszył się on ze 113% w roku 2001 do 104% w roku 2006., dzięki wzrostowi przypisu składki do roku 2004 oraz spadkowi kosztów odszkodowań i świadczeń w latach 2005 i 2006. Spadek przypisu składki w latach 2007 i 2008 odwrócił ten trend spadkowy i zwiększył wskaźnik mieszany z poziomu 104% w roku 2006 do 108% w roku 2008.

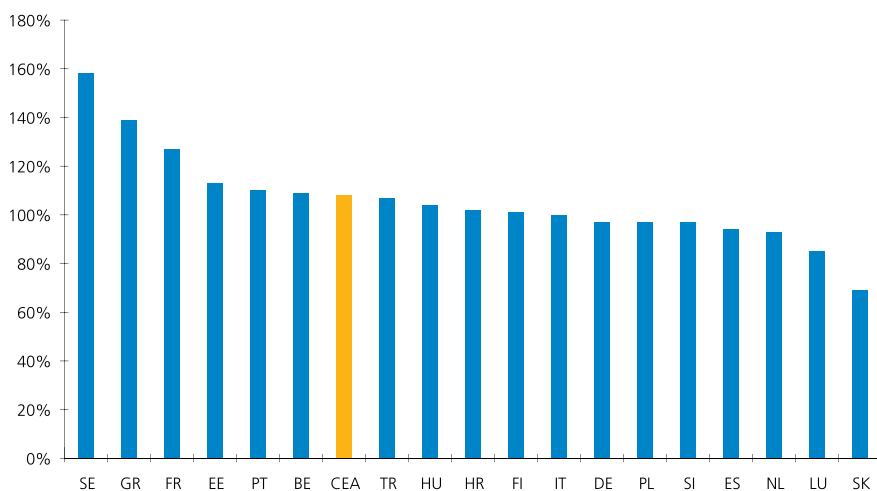


**Wykres 20: Średni wskaźnik mieszany w ubezpieczeniu OC w Europie – 2001-2008**



W roku 2007 wskaźniki zespolone dla poszczególnych krajów były bardzo zbliżone do średniej wartości europejskiej, z niewieloma wyjątkami. Ta jednolitość ilustruje zarówno podobieństwa w zakresie warunków ubezpieczenia jak i ostrą konkurencję zmuszającą ubezpieczycieli do zbijania wskaźnika zespolonego do poziomu możliwie najbliższego wartości 100% oraz ustalania cen na jak najniższym poziomie celem przyciągnięcia nowych klientów.

**Wykres 21: Wskaźnik mieszany OC w rozbiciu na kraje – 2007**

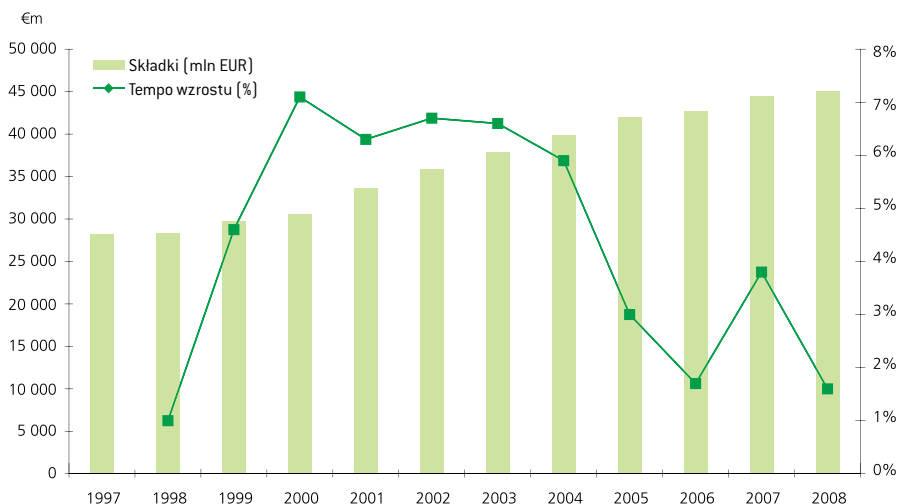


## II.3 Ubezpieczenie Autocasco

### II.3.a Składki

Ubezpieczenie autocasco jako ubezpieczenie dobrowolne stanowi mniejszy, lecz stale rosnący, udział w składce z ubezpieczeń komunikacyjnych (około 40%). Składki z ubezpieczenia AC, w przeciwieństwie do składek z ubezpieczenia OC, wzrosły w roku 2008, chociaż w wolniejszym tempie niż rok wcześniej (1,6% w roku 2008 wobec 3,8% w roku 2007). Prawdopodobnie do tego spowolnienia przyczyniło się zmniejszenie liczby rejestracji nowych samochodów.

**Wykres 22: Składki z ubezpieczenia autocasco – 1997-2008 (w mln EUR)**

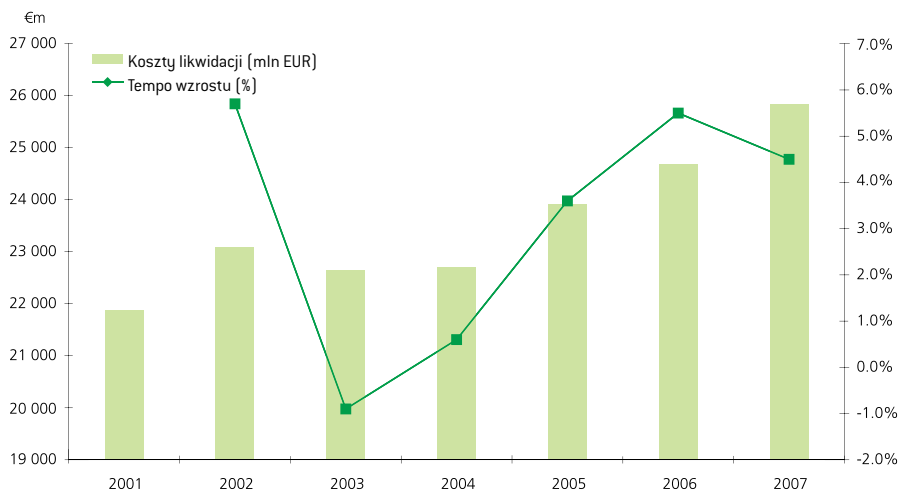


**II.3.b Koszty wypłaconych odszkodowań**

Według prognoz, w 2008 r. koszty wypłaconych odszkodowań AC wzrosną o 8%

Na podstawie próby krajów reprezentujących 79% europejskiego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych, w roku 2007 całkowita wartość wypłaconych przez ubezpieczycieli odszkodowań z ubezpieczeń komunikacyjnych autocasco wyniosła 27,5 mld euro, wobec 26,3 mld euro w roku 2006. Stanowi to wzrost o 4,5%, tzn. nieco niższy niż w roku 2006 (+5,5%). Po 1% spadku w roku 2003, koszty wypłaconych odszkodowań rosły w coraz wyższym tempie, co z kolei wiązało się ze wzrostem liczby ubezpieczonych samochodów (+1,5% w roku 2007). Częstkowe dane liczbowe za rok 2008 wykazują dalszy wzrost kosztów wypłaconych odszkodowań o ok. 8%.

**Wykres 23: Koszty wypłaconych odszkodowań w ubezpieczeniu AC: 2001-2007 (w mln EUR)**



Zmiany wskaźnika szkodowości tworzą krzywą w kształcie litery „u”, podobną do tej obserwowanej w ubezpieczeniu OC. W roku 2008 wskaźnik szkodowości osiągnął wartość 71%, co stanowiło najwyższy jego poziom w latach 2001-2008. Wskaźnik ten uległ znacznemu zmniejszeniu z 69% w roku 2001 do 61% w roku 2004, zarówno dzięki wzrostowi przypisu składki na poziomie bliskim 6%, jak i spadkowi kosztów wypłaconych odszkodowań w roku 2003. Zmiany te przyczyniły się do poprawy wyniku technicznego ubezpieczycieli w ubezpieczeniu AC. W okresie od 2005 do 2008 wskaźnik szkodowości w ubezpieczeniu AC wzrósł o ok. 10 punktów procentowych, w wyniku znacznego wzrostu kosztów wypłaconych odszkodowań oraz bardzo niskiego wzrostu przypisu składki.

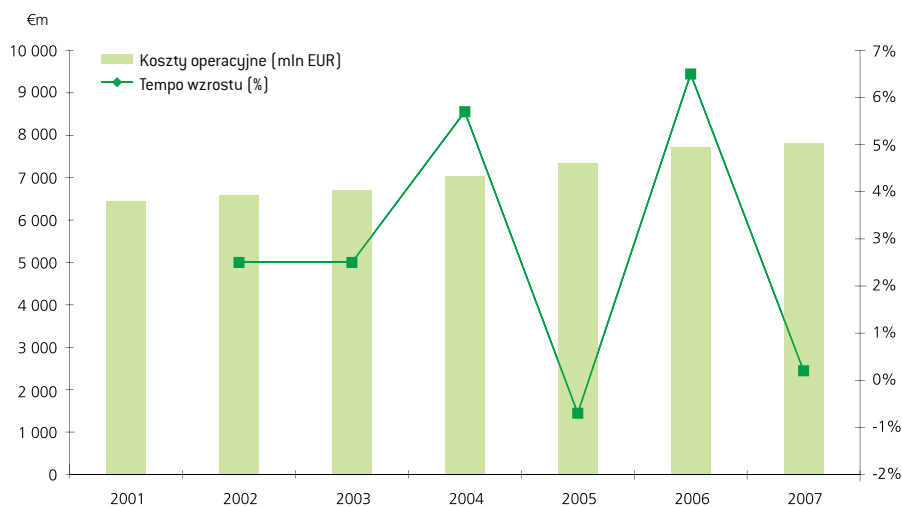
**Wykres 24: Średni wskaźnik szkodowości w ubezpieczeniu AC: 2001-2008**



### II.3.c Koszty działalności

Na podstawie krajów reprezentujących 69% europejskiego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych, koszty działalności wzrosły średnio o 3,5% w latach 2001-2007. W roku 2007 koszty te wyniosły 8,6 mld euro, przy czym w roku 2008 spodziewany był ich dalszy wzrost o niemal 7,5%. Podobnie jak w przypadku ubezpieczenia OC, koszty działalności w ubezpieczeniu AC wykazują nierównomierne tempo wzrostu w przedziale od -0,7% do +6,5%.

**Wykres 25: Koszty działalności w ubezpieczeniu AC – 2001-2007 (w mln EUR)**



*Uwaga: Zmiany rok do roku zostały obliczone wg stałych kursów wymiany oraz dla porównywalnych prób (tzn. przez odjęcie od kwoty całkowitej krajów, dla których nie podano informacji dotyczących roku poprzedniego lub następnego), dla lepszego odzwierciedlenia faktycznej sytuacji. Dlatego też tempo wzrostu przedstawione na wykresie nie jest dostosowane do zmian w wartościach bezwzględnych.*

Przy kosztach działalności rosnących w szybszym tempie niż składki, średni wskaźnik kosztów dla ubezpieczeń autocasco wzrastał od roku 2003 i w roku 2008 osiągnął wartość 24,5%.

**Wykres 26: Średni wskaźnik kosztów szkód z ubezpieczeń autocasco – 2001-2008**

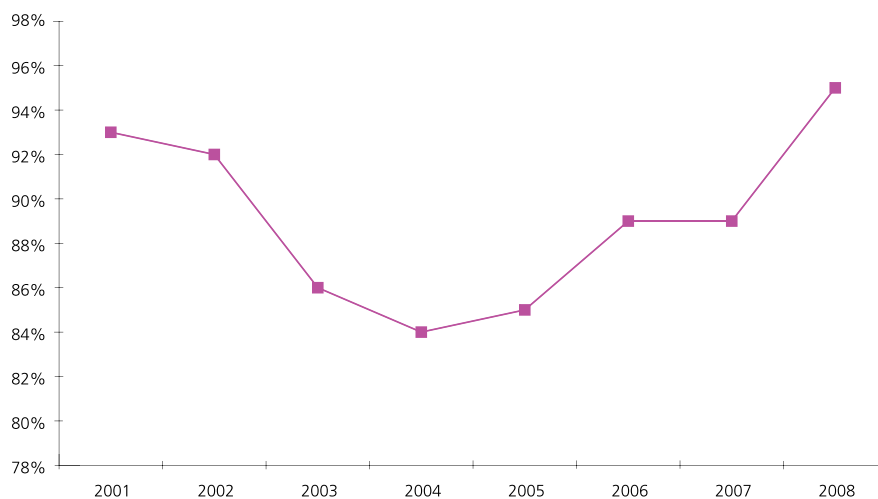


### II.3.d Wskaźnik mieszany

W 2008 r. wskaźnik mieszany AC gwałtownie wzrósł do 95%

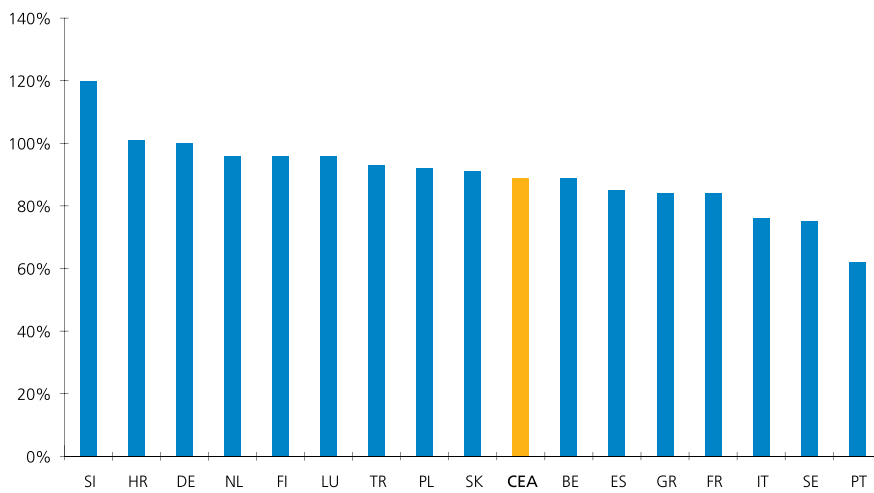
W roku 2008 średni wskaźnik mieszany w ubezpieczeniu AC w Europie wyniósł 95%, wobec 89% w roku 2007. Ten gwałtowny wzrost był wynikiem jednocześnie zachodzących zmian dotyczących trzech składników wskaźnika mieszanego, a mianowicie: znacznego wzrostu zarówno kosztów wypłaconych odszkodowań, kosztów działalności oraz powolnego wzrostu przypisu składki (zaledwie 1,6%). Wzrost ten istotnie zmniejszył margines manewru oraz spowodował potrzebę uważnego monitoringu, w celu uniknięcia ujemnego wyniku technicznego. W przypadku ubezpieczycieli oferujących ubezpieczenie AC potrzeba ta stała się bardziej paląca z powodu kryzysu finansowego, który może zmniejszyć ich i tak już ograniczone przychody z inwestycji.

**Wykres 27: Średni wskaźnik mieszany w ubezpieczeniu AC – 2001-2008**



Podobnie jak w przypadku ubezpieczenia OC, wskaźnik mieszany w poszczególnych krajach jest zbliżony do średniej europejskiej, z kilkoma wyjątkami po obu stronach skali. Odzwierciedla to ostrą konkurencję pomiędzy ubezpieczycielami.

**Wykres 28: Wskaźnik mieszany w ubezpieczeniu AC w podziale na kraje – 2007**



### III. Ceny ubezpieczeń komunikacyjnych

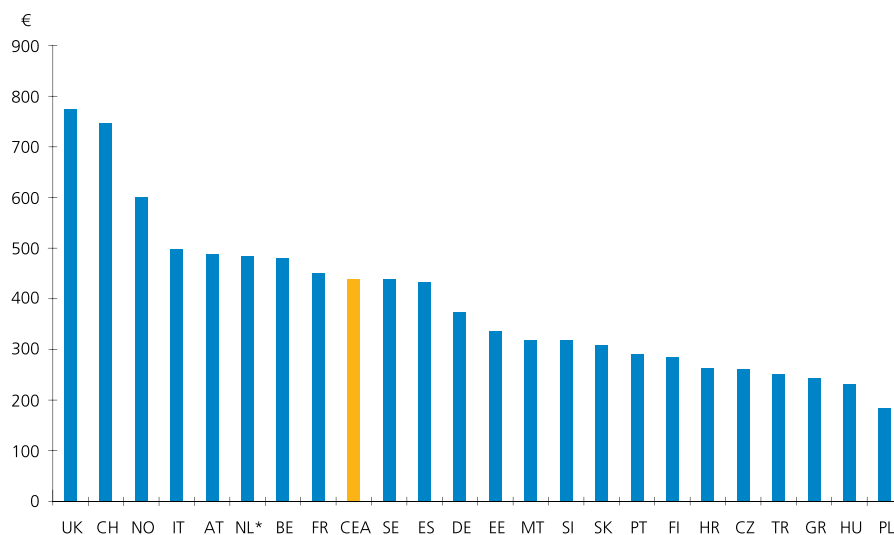
#### III.1 Średnie składki

##### III.1.a Ogółem dla ubezpieczeń komunikacyjnych (OC i AC)

W roku 2007 całkowita średnia składka na ubezpieczonego<sup>8</sup> w Europie wyniosła 439 EUR, co stanowiło wzrost o 0,7%, z poziomu 436 EUR w roku poprzednim.

Średnia całkowita składka z ubezpieczeń komunikacyjnych wykazuje olbrzymie różnice na poziomie krajowym. Różnice w stopniu rozwoju ekonomicznego oraz w poziomie życia wyjaśniają wiele spośród tych dysproporcji. Jednakże, różnice udziału populacji posiadającej ubezpieczenie AC również podlegają znaczącej zmienności. Chociaż wszyscy ubezpieczający posiadają ubezpieczenie OC, to procent osób posiadających ubezpieczenie autocasco różni się znacznie pomiędzy poszczególnymi rynkami. Wysoki poziom składki zaobserwowany w Wielkiej Brytanii można wyjaśnić faktem, iż polisy komunikacyjne w Wielkiej Brytanii są kompleksowe i niemal zawsze obejmują ubezpieczenie AC. Nie jest tak w innych krajach, gdzie autocasco jest automatycznie włączane do polisy.

**Wykres 29: Średnia całkowita składka za ubezpieczenie komunikacyjne – 2007 (w EUR)**



\*wyłącznie samochody prywatne

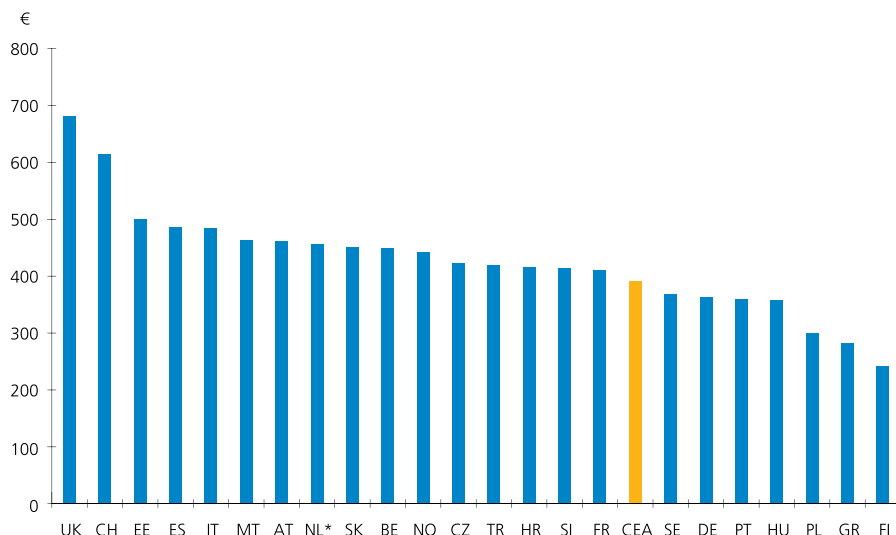
Jak już wcześniej wspomniano, wielkość gospodarek oraz standardy życia wyjaśniają różnice średniej wysokości składki pomiędzy poszczególnymi krajami. Zastosowanie konwersji parytetu siły nabywczej (PPP)<sup>9</sup> zapewnia dokładniejszą metodę porównań pomiędzy poszczególnymi krajami. Jak pokazano na wykresie 30, dostosowanie średnich składek do PPP zmniejsza różnice i w ten sposób prowadzi do istotnych zmian w rankingu.

<sup>8</sup> Łączna średnia składka jest obliczana przez podzielenie całkowitego przypisu ze składki przez liczbę ubezpieczonych OC w celu uniknięcia podwójnego liczenia polis obejmujących zarówno OC i AC.

<sup>9</sup> Teoria parytetu siły nabywczej korzysta z długoterminowego zrównoważonego kursu wymiany dwóch walut w celu wyrównania ich siły nabywczej

Wysokość średnich składek różni się w poszczególnych krajach ze względu na uwarunkowania lokalne

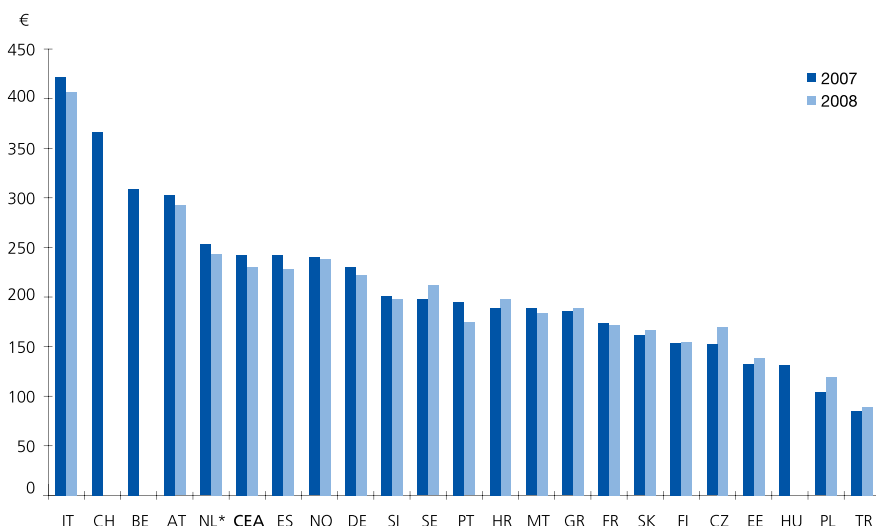
**Wykres 30: Średnia całkowita składka z ubezpieczeń komunikacyjnych (skorygowana o PPP) – 2007 (w EUR)**



### III.1.b OC

W 2008 r. średnia składka za ubezpieczenie OC wyniosła 230 EUR, co stanowi 5% spadek w stosunku do roku 2007. Główny wpływ na wartość średniej składki miały Włochy, które są największym rynkiem ubezpieczeń komunikacyjnych. Ten wskaźnik cenowy wykazuje także istotne różnice pomiędzy poszczególnymi krajami europejskimi. We Włoszech średnia składka jest dwukrotnie wyższa niż w Grecji, która stanowi medianę, podczas gdy poziom podany dla Polski nieznacznie przekracza 50% średniej z całej próby. Ogólnie ujmując, najwyższe poziomy składki odnotowuje się w krajach zachodnioeuropejskich.

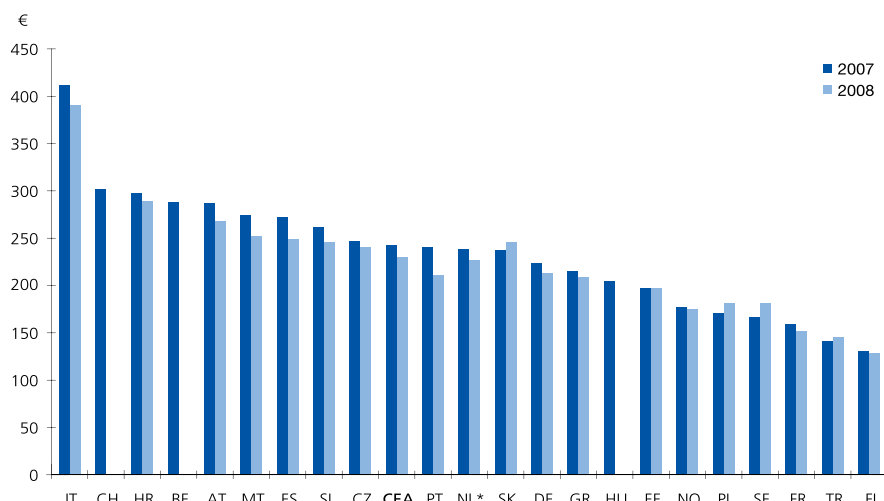
**Wykres 31: Średnia składka za ubezpieczenie OC: 2007-2008 (w EUR)**



\*wylącznie samochody prywatne

Skorygowanie średniej składki OC o wskaźnik PPP wyrównuje niektóre różnice, aczkolwiek nie eliminuje wszystkich różnic występujących pomiędzy poszczególnymi krajami, odzwierciedlając w ten sposób ich regionalną charakterystykę. Jednakże większość krajów wykazuje składkę zbliżoną do poziomu średniej europejskiej.

**Wykres 32: Średnia składka za ubezpieczenie OC (skorygowana o PPP): 2007-2008 (w EUR)**



\*wyłącznie samochody prywatne

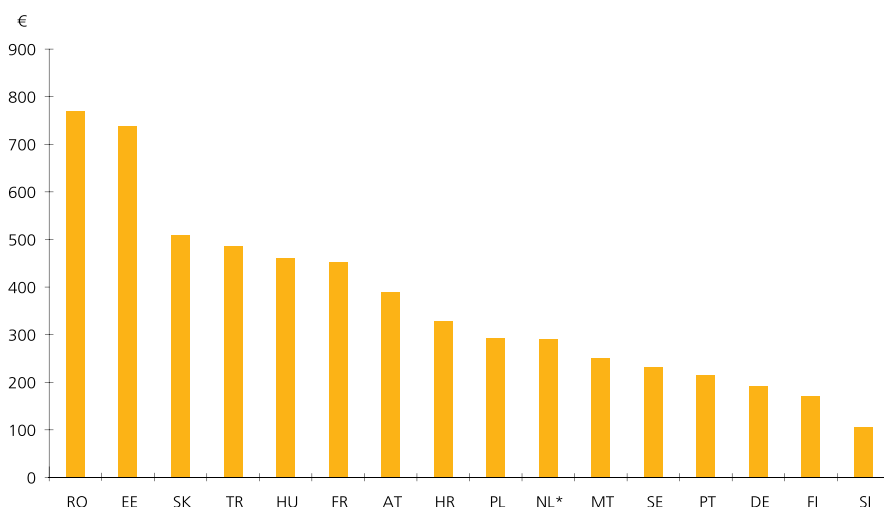
### III.1.c Autocasco<sup>10</sup>

W przeciwieństwie do ubezpieczenia OC, składki za ubezpieczenie AC wykazują większe różnice w zależności od kraju, a najwyższe średnie składki z AC nie zostały odnotowane w krajach zachodnioeuropejskich lecz głównie w Europie Wschodniej.

Znaczne dysproporcje występujące w tym zakresie pomiędzy poszczególnymi krajami można wyjaśnić faktem zróżnicowania poziomów ryzyka oraz, w mniejszym stopniu, wskaźnikiem populacji, która wykupiła ubezpieczenie autocasco. Ubezpieczenie AC jest kupowane na ogół tylko dla samochodów stosunkowo nowych, a ponieważ odsetek starych pojazdów jest w krajach wschodnioeuropejskich stosunkowo wysoki, niewiele pojazdów jest objętych ubezpieczeniem autocasco. Niska liczba ubezpieczonych uniemożliwia ubezpieczycielom rozłożenie ryzyka, a więc składki są relatywnie wysokie. Dodatkowo, różnice pomiędzy krajami mogą odzwierciedlać różnice w warunkach ubezpieczenia. Na przykład, brak udziału własnego w AC w Rumunii może częściowo wyjaśniać wysoką średnią składkę.

Zważywszy, że średnia składka ubezpieczenia autocasco jest na ogół wyższa w krajach, gdzie siła nabywczą waluty krajowej jest niższa, dostosowanie tych średnich składek do PPP podkreśliłoby różnice pomiędzy krajami.

**Wykres 33: Średnia składka za ubezpieczenie AC – 2007 (w EUR)**



\*wyłącznie samochody prywatne

<sup>10</sup> Wartości średnich składek AC są dostępne wyłącznie dla 14 krajów stanowiących mniej, niż 45% łącznego rynku komunikacyjnego w Europie. Tym samym, nie podano ogólnych danych uśrednionych, by uniknąć ewentualnych błędów w interpretacji.



## III.2 Sposób określania składek w ubezpieczeniach komunikacyjnych

Ubezpieczyciele ustalają składki w oparciu o swoją analizę prawdopodobieństwa, iż ubezpieczający zgłosi roszczenie, oraz przypuszczalnych kosztów takich roszczeń. Na cenę płaconą przez ubezpieczającego mają także wpływ różnego rodzaju krajowe podatki i opłaty, a także inne specyficzne dla danego kraju akty prawodawcze. Niniejszy punkt omawia czynniki określające zarówno wysokość cen ubezpieczenia OC, jak i AC.

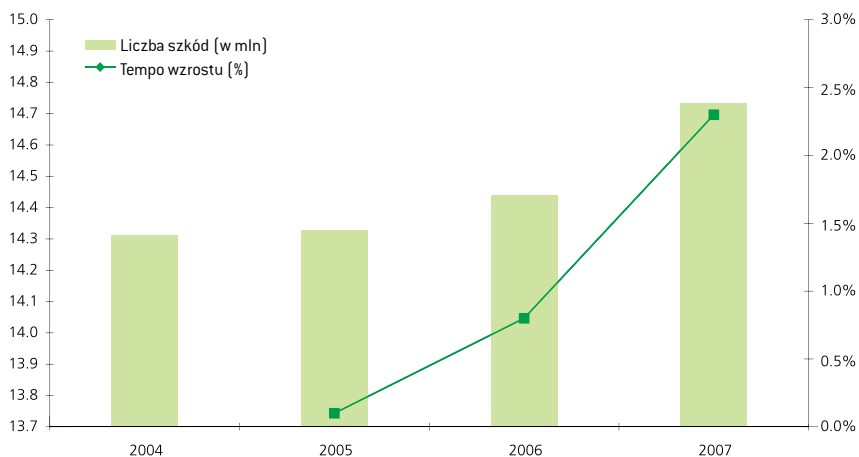
Wysokość składek zależy od czynników ubezpieczeniowych i zewnętrznych

### III.2.a Czynniki ubezpieczeniowe OC

#### Liczba szkód oraz częstość szkód

Według danych liczbowych z próby krajów obejmującej ok. 70% europejskiego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych, liczba szkód objętych ubezpieczeniem OC zwiększyła się w roku 2007 o 2,3%, po wzrostach o 0,8% oraz 0,1% odpowiednio w latach 2006 i 2005. Taki wzrost liczby szkód skutkował 2,1% wzrostem kosztów odszkodowań i świadczeń z ubezpieczenia OC w roku 2007 (patrz rozdział II.2.b), po okresie niewielkich spadków w tym zakresie w latach 2005 i 2006. Wstępne dane liczbowe za rok 2008 wykazują wzrost liczby szkód z OC o ok. 0,6%.

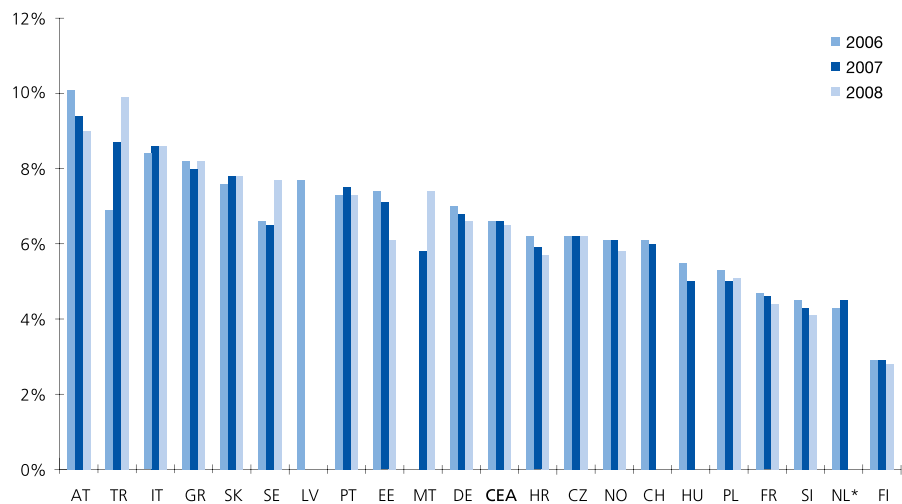
Wykres 34: Liczba szkód z ubezpieczeń OC – 2004-2007 (mln)



Częstość szkód, która została obliczona z próby odpowiadającej ok. 70% rynku europejskiego, utrzymywała się na stabilnym poziomie w latach 2006 i 2007, wynoszącym 6,6%. Stabilność ta wskazuje, iż liczba szkód wzrasta w tym samym tempie co liczba ubezpieczonych.

Na poziomie krajowym częstość szkód w ubezpieczeniu OC przedstawia różnice nie tylko pod względem trendów, jak również poziomu, nawet pomiędzy krajami zachodnimi. Po jednej stronie skali Austria i Turcja wykazują wartości zbliżone do 10%, podczas gdy z drugiej strony Francja i Słowenia odnotowują częstość szkód poniżej 5%, a Finlandia nawet ok. 3%.

**Wykres 35: Częstość szkód w ubezpieczeniu OC w podziale na kraje: 2006-2008**



\*wyłącznie samochody prywatne

### Średni koszt szkody

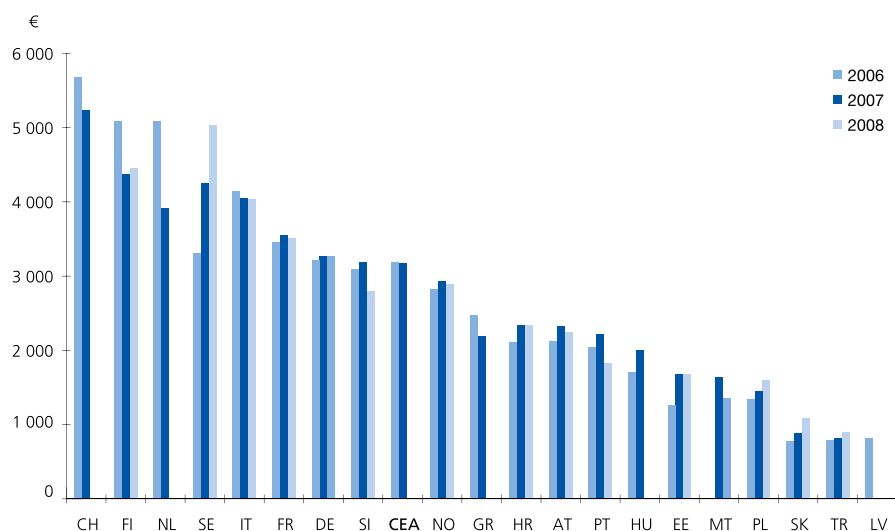
Średni koszt szkody z ubezpieczenia OC, szacowany na podstawie próby reprezentującej ok. 69% rynku europejskiego, zmniejszył się z ponad 3 300 EUR w roku 2004 do ok. 3 180 EUR w roku 2007, tzn. w średnim tempie rocznym 1,4%. Zważywszy na fakt, że częstość szkód w ubezpieczeniu OC była stabilna w roku 2007, to właśnie zmniejszenie średniego kosztu szkody przyczyniło się do spadku średniej składki za ubezpieczenie OC w roku 2007.

**Wykres 36: Średni koszt szkody z OC (w EUR)**



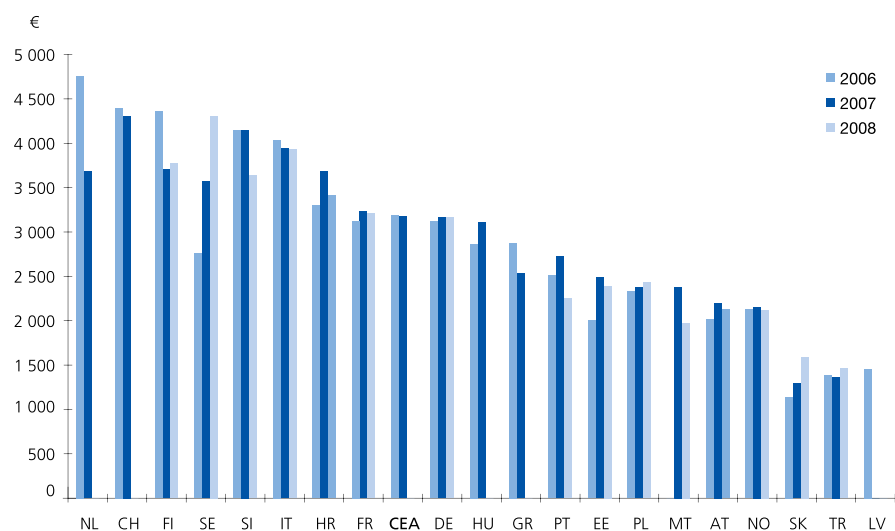
Podobnie jak w przypadku częstości szkód, średnia wielkość szkód w ubezpieczeniu OC wykazuje znaczne zróżnicowanie pomiędzy poszczególnymi krajami. W Szwajcarii i Finlandii szkoda z ubezpieczenia OC kosztuje średnio 5 000 EUR, podczas gdy w Słowacji, Turcji i na Łotwie jest to mniej niż 1 000 EUR. Ogólniej ujmując, szkoda z ubezpieczenia OC kosztuje mniej w Europie Wschodniej niż w Europie Zachodniej, ale najwyższe tempo wzrostu obserwuje się w krajach wschodnioeuropejskich. Odzwierciedla to efekt „doganiania”, którego kontynuacji można się spodziewać w miarę rozwoju gospodarek i wzrostu wartości samochodów.

**Wykres 37: Średni koszt szkody z ubezpieczenia OC w podziale na kraje: 2006-2008 (w EUR)**



Skorygowanie tych kosztów o PPP zmniejsza dysproporcje pomiędzy krajami, lecz niektóre różnice pozostają z uwagi na różnice w rozwoju gospodarczym, prawodawstwie, poziomach wynagrodzenia, itp. (patrz rozdział IV poświęcony kluczowym czynnikom wpływającym na częstotliwość szkód oraz koszty).

**Wykres 38: Średni koszt szkody z OC w rozbiu na kraje (skorygowany o PPP): 2006-2008 (w EUR)**



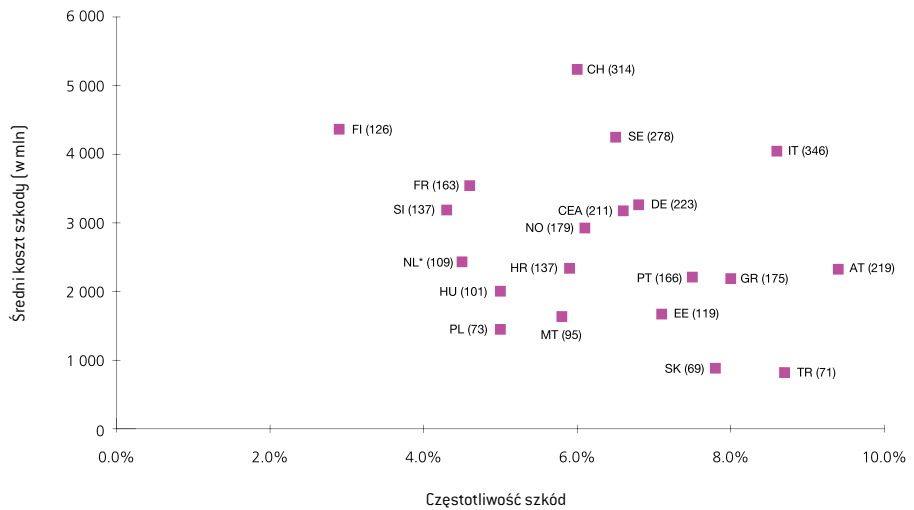
#### Składka za ryzyko netto

Pomnożenie średniego kosztu szkody przez częstość szkód umożliwia określenie składki za ryzyko netto, odpowiadającej kosztowi ubezpieczenia na każdego ubezpieczającego, przy założeniu braku kosztów działalności (kosztów administracji i akwizycji), wypłat dla akcjonariuszy oraz przychodów z inwestycji. Dlatego też za równymi poziomami składki od ryzyka netto mogą kryć się różne wartości częstości szkód oraz średnich kosztów szkód. Stąd też zmniejszenie jednego z tych dwóch czynników (np. częstości szkód) może wywierać różny skutek na składkę od ryzyka netto pomiędzy poszczególnymi krajami, zależnie od poziomu drugiego czynnika.

Na przykład, jak zilustrowano na wykresie 39, Francja wykazuje podobną składkę od ryzyka netto (163 EUR) jak Portugalia (166 EUR). Jednakże Francja ma niższą częstość szkód przy stosunkowo wysokim średnim koszcie szkody, podczas gdy Portugalia ma wyższą częstość szkód przy niższym średnim koszcie szkody.

Podobne składki od ryzyka netto obejmują różne częstości szkód i koszty ich likwidacji

**Wykres 39: Składka za ryzyko netto (w EUR), średni koszt szkody (w EUR) oraz częstość szkód: 2007**

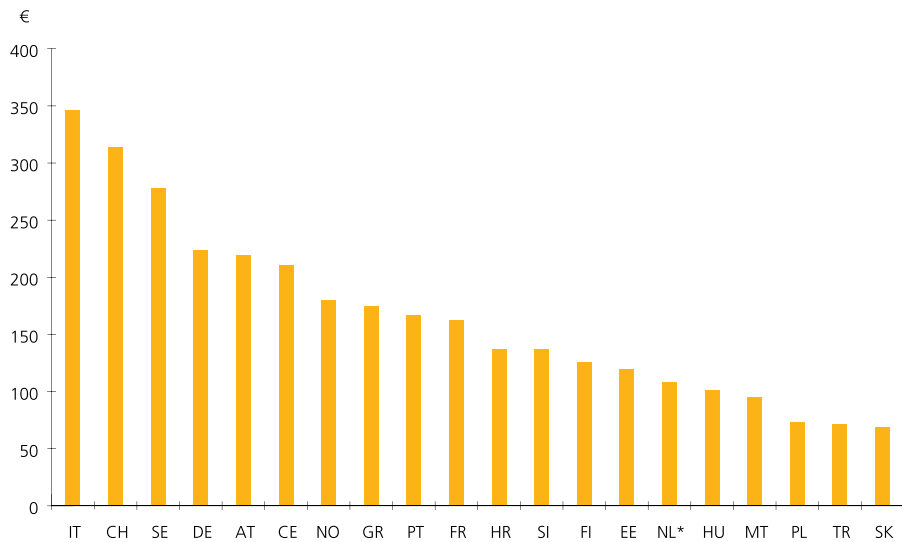


\*wylącznie samochody prywatne

Podobnie jak miało to miejsce w przypadku składek z ubezpieczenia OC, składki za ryzyko netto również wskazują na dysproporcje pomiędzy krajami, przy czym kraje zachodnioeuropejskie odnotowują wyższe składki od ryzyka niż kraje wschodnioeuropejskie.

Różnice pomiędzy składką za ryzyko netto a średnimi poziomami składki można wyjaśnić istnieniem kosztów działalności, które muszą zostać pokryte ze składek, marżą zysku, która musi zostać pobrana przez ubezpieczycieli dla zapewnienia wypłat dla akcjonariuszy, a także faktem, że według teorii ryzyka ustalanie ceny składki od ryzyka prowadzi ostatecznie do bankructwa z uwagi na różnicę, jaka może powstać pomiędzy faktycznymi wynikami a prawem wielkich liczb, które leży u podstaw działalności ubezpieczeniowej.

**Wykres 40: Składka za ryzyko netto w ubezpieczeniu OC w podziale na kraje: 2007 (w EUR)**



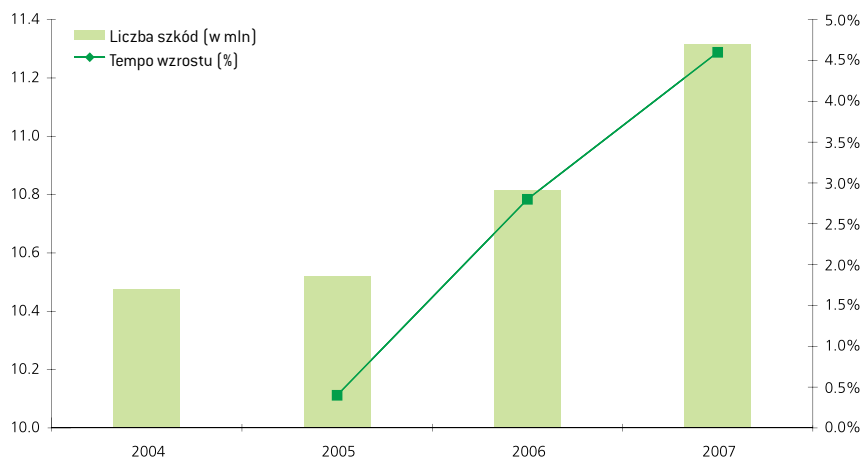
\*wylącznie samochody prywatne

## Autocasco

### Liczba szkód i częstość szkód

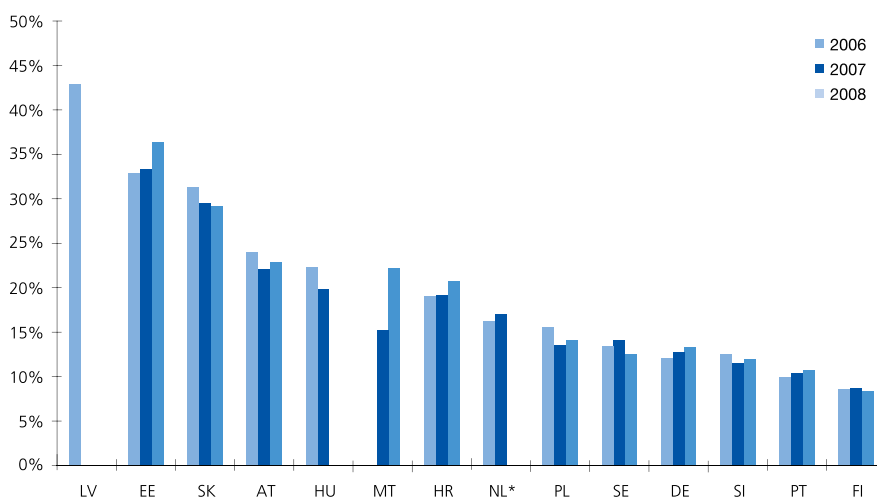
Na podstawie obliczenia z próby reprezentującej 51% europejskiego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych, w roku 2007 stwierdzono wystąpienie 11,3 mld szkód z autocasco, wobec 10,9 mld w roku 2006. Stanowi to wzrost o 4,6%, wobec 2,3% wzrostu w odniesieniu do szkód z OC. Wyjaśnia to w dużym stopniu wzrost kosztów odszkodowań w ubezpieczeniu AC odnotowany w roku 2007.

**Wykres 41: Liczba szkód w ubezpieczeniu AC – 2004-2007 (mln)**



Częstość szkód w ubezpieczeniu AC w ciągu ostatnich trzech lat nie wykazuje żadnego szczególnego trendu<sup>11</sup>. Według dostępnych danych, częstość szkód w ubezpieczeniach autocasco jest na ogół wyższa w krajach wschodnio- niż zachodnioeuropejskich. Fakt ten jest czynnikiem wyjaśniającym wyższy poziom średniej składki z autocasco w krajach Europy Wschodniej (patrz rozdział III.1.c) i może także odzwierciedlać problem ryzyka moralnego<sup>12</sup>, przed którym stoją ubezpieczyciele kiedy, ochronę ubezpieczeniową autocasco wykupują głównie klienci wysokiego ryzyka.

**Wykres 42: Częstość szkód w ubezpieczeniu AC w podziale na kraje – 2006-2008**



\*wylącznie samochody prywatne

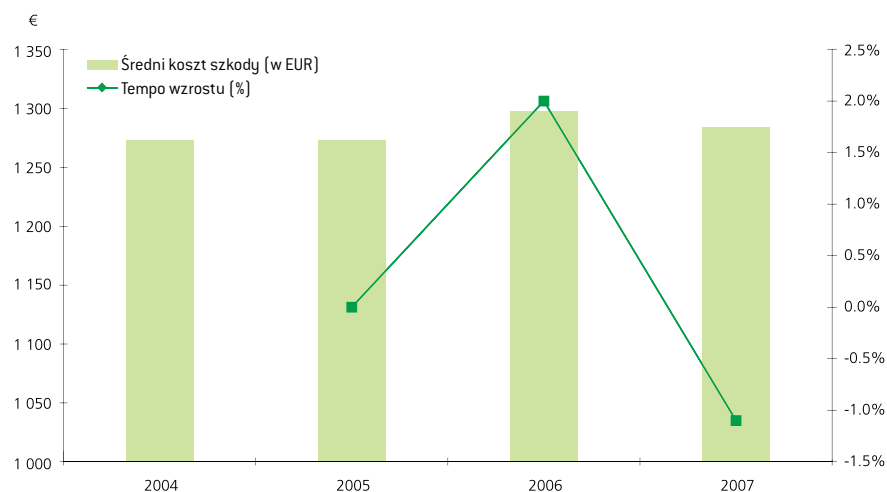
<sup>11</sup> Ze względu na brak reprezentatywności danych dla liczby ubezpieczonych, nie obliczono średniej częstotliwości szkód AC łącznej próby.

<sup>12</sup> Sytuacja, w której osoba nie ma motywacji, by postępować uczciwie lub z odpowiednią ostrożnością, przykładowo właściciel ubezpieczonego pojazdu, który nie chroni go przed kradzieżą.

### Średni koszt szkody

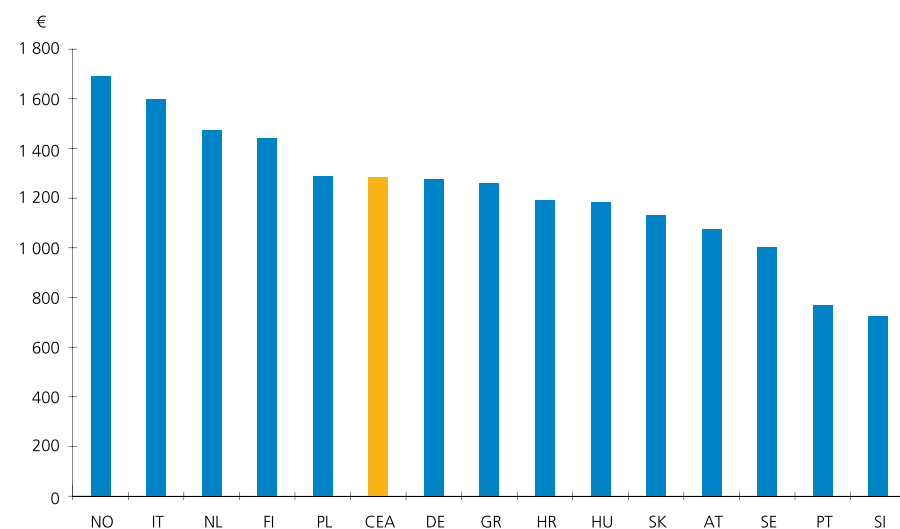
Średni europejski koszt szkody objętej ubezpieczeniem autocasco, obliczony na podstawie próby krajów reprezentującej 50% całego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych, był stosunkowo stabilny w latach 2004-2007 i utrzymywał się na poziomie ok. 1 280 EUR. Średni koszt szkody z autocasco odnotował średnie tempo wzrostu tylko na poziomie 0,3% w okresie tych czterech lat. Ta względna stabilność umożliwiła bardzo niewielkie podwyżki składek na przestrzeni ostatnich kilku lat.

**Wykres 43: Średni koszt szkody w ubezpieczeniu AC: 2004-2007 (w EUR)**



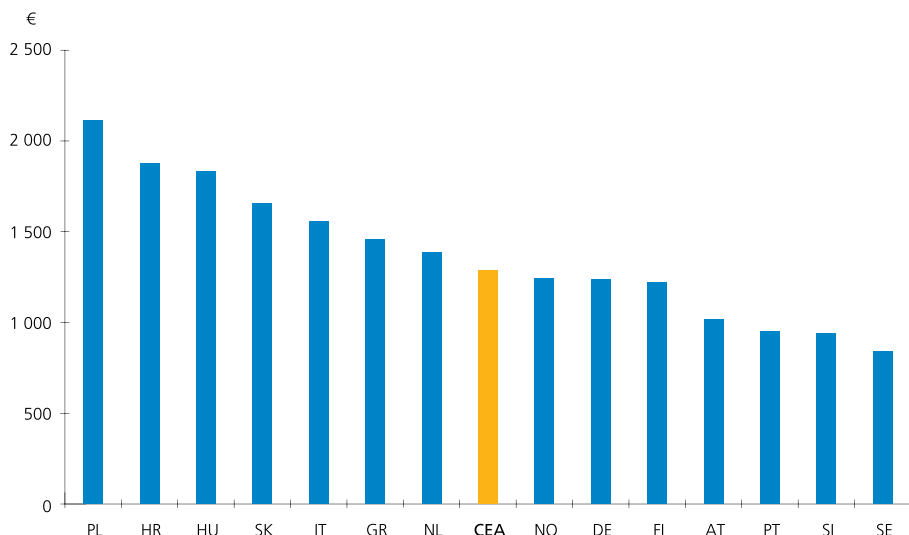
Dane krajowe wskazują, że wartości dla większości państw są zbliżone do średniej dla całej próby, z kilkoma wyjątkami, jak np. Portugalia i Słowenia, które odnotowały najniższą wartość średniego kosztu szkody, poniżej 800 EUR, oraz Włochy i Norwegia gdzie szkoda objęta ubezpieczeniem autocasco kosztuje ok. 1 600 EUR.

**Wykres 44: Średni koszt szkody w ubezpieczeniu AC w podziale na kraje: 2007 (w EUR)**



Korekta średniego kosztu szkody o PPP zmniejsza różnice pomiędzy krajami tylko w niewielkim stopniu. Tym niemniej, skorygowane wyniki również wykazują, iż średni koszt szkody jest nadal wyższy w krajach wschodnio- niż zachodnioeuropejskich, co wyjaśnia powód stosowania wyższych składek na ubezpieczenie AC, obserwowanego na rynkach wschodnioeuropejskich (patrz rozdz. II.1.c).

**Wykres 45: Średni koszt szkody z ubezpieczenia AC w podziale na kraje (skorygowany o PPP) – 2007 (w EUR)**



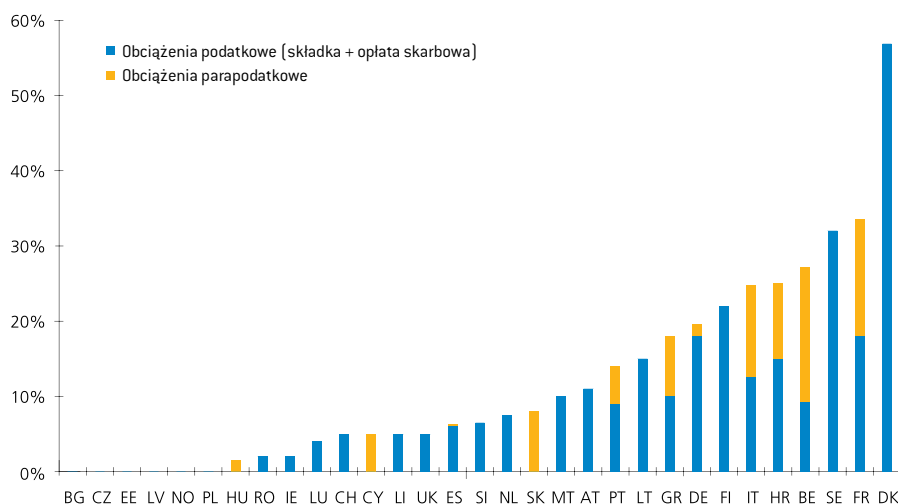
### III.2.b Czynniki zewnętrzne

#### Opodatkowanie

Przedstawione średnie poziomy cen są cenami po opodatkowaniu i mogą wydawać się niższe od cen faktycznie płaconych przez ubezpieczonych. Choć różnice między średnimi składkami można w dużym stopniu wyjaśnić różnymi sytuacjami ryzyka oraz wysokościami odszkodowań na różnych rynkach europejskich, to znaczna część tej różnicy związana jest z czynnikiem zewnętrznym, tzn. reżimem fiskalnym stosowanym wobec składek ubezpieczeniowych. Jak wykazano na wykresie 46, stawka podatkowa w Danii wynosi prawie 60%, podczas gdy takie kraje jak Republika Czeska, Estonia i Norwegia nie nakładają żadnego podatku na składki ubezpieczenia komunikacyjnego. Ewentualne podatki często uwzględniają składki na rzecz różnych instytucji. Na przykład w Portugalii, podatek w wysokości 13,95% zawiera 9% opłaty skarbowej, 2% na rzecz Narodowego Instytutu Ratownictwa Medycznego, 2,71% na Komunikacyjny Fundusz Gwarancyjny, 0,242% na rzecz Urzędu Nadzoru Ubezpieczeń. Do stawki 13,95% za przewóz ładunków niebezpiecznych oraz ubezpieczenie pojazdów służących do przewozu takich ładunków dodaje się podatek przeciwpożarowy w wysokości 13%.

Stawki podatku od składek komunikacyjnych wynoszą od 0% do prawie 60%

**Wykres 46: Opodatkowanie składek w ubezpieczeniu OC w Europie**



Źródło: „Podatki pośrednie w umowach ubezpieczeniowych w Europie”, CEA, 2009 r.

## Prawodawstwo krajowe

Druga Dyrektywa w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych stanowi, iż wszystkie ubezpieczenia komunikacyjne OC muszą obejmować zarówno szkody materialne jak i osobowe. Znaczenie „szkody” określone jest przez krajowe prawo deliktowe. Ze względu na różnice w zapisach krajowego prawa deliktowego w poszczególnych krajach, mamy do czynienia z różnicami w szkodach objętych ubezpieczeniem.

- W kilku krajach (np. Belgii, Francji) uczestnik ruchu narażony na szczególne ryzyko (pieszy, rowerzysta, pasażer samochodu) cieszy się szczególną ochroną w razie wypadku drogowego, ponieważ ubezpieczyciele zobowiązani są do wypłacenia mu odszkodowania, zanim ustalona zostanie odpowiedzialność pomiędzy stronami uczestniczącymi. Kiedy odpowiedzialność ta zostanie później ustalona pomiędzy ubezpieczycielami uczestników wypadku, wówczas rozliczone zostaje świadczenie na rzecz uczestnika ruchu narażonego na szczególne ryzyko.
- W niektórych krajach ubezpieczyciele zobowiązani są do zapewnienia ochrony nieograniczonej. Tego rodzaju ochrona jest bardzo trudna do zaoferowania przez ubezpieczycieli, gdyż zmusza ich do podejmowania ryzyk dodatkowych, których podejmować nie chcą. Również reasekuracja tego rodzaju ryzyk jest bardzo kosztowna, ponieważ reasekuratorzy również niechętnie je przejmują.



## IV. Kluczowe czynniki mające wpływ na częstość szkód i koszty odszkodowań

### IV.1 Częstość szkód

#### IV.1.a Bezpieczeństwo ruchu drogowego

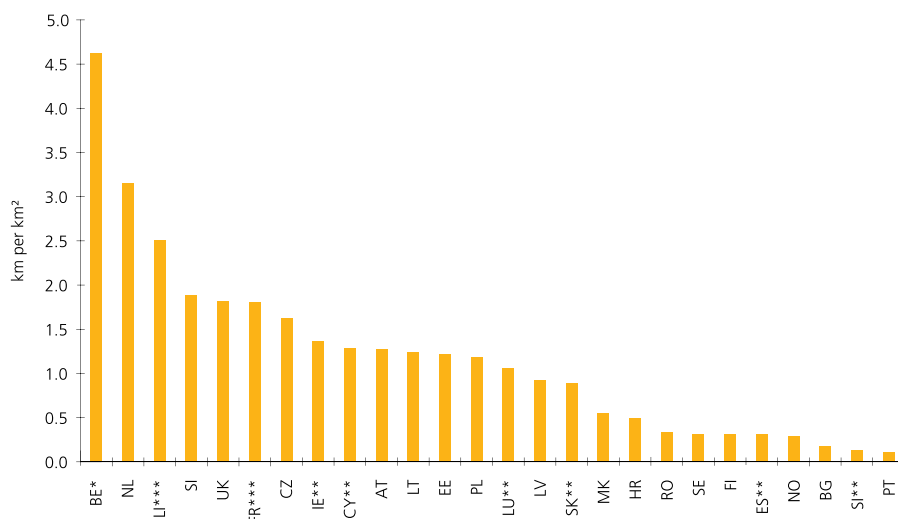
Bezpieczeństwo ruchu drogowego, a w szczególności liczba wypadków drogowych, stanowi kluczowy czynnik wpływający na częstość szkód w ubezpieczeniach komunikacyjnych. Niezależnie od działań podejmowanych przez władze krajowe w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, również ubezpieczyciele szukają nowych sposobów zmniejszenia liczby i złagodzenia skutków kolizji na drodze, w ramach swojego zobowiązania do przyjęcia odpowiedzialności społecznej oraz własnych wysiłków zmierzających do zmniejszenia szkodowości. Poprzez analizę danych dotyczących szkód, ubezpieczyciele identyfikują grupy kierowców najwyższego ryzyka oraz izolują czynniki, przyczyniające się do ich ryzyka jako grupy. Tam gdzie jest to możliwe, zakłady ubezpieczeniowe uwzględniają ww. czynniki w swoich produktach. Na niektórych rynkach, odbywa się to przez zachęcanie do bezpieczniejszego zachowania, w ramach inicjatyw takich jak zniżki za jazdę bezszkodową, zniżki za udział w szkoleniach kierowców lub wprowadzając telematykę<sup>13</sup>.

Ubezpieczyciele szukają sposobów poprawy bezpieczeństwa na drogach

#### IV.1.b Warunki ruchu drogowego

W poszczególnych krajach występują różne warunki ruchu drogowego wynikające z czynników środowiskowych (np. teren górzysty, warunki pogodowe), gęstości dróg (patrz wykres 47), zagęszczenia pojazdów (patrz rozdział I), stanu dróg oraz nawyków kierowców.

Wykres 47: Liczba kilometrów dróg na 1 km<sup>2</sup> – 2007



Źródło: Obliczenia CEA oparte na danych Eurostat

\* Dane za rok 2006

\*\* Dane za rok 2005

\*\*\* Dane za rok 2004

Choć krajowa polityka w zakresie egzekwowania prawa o ruchu drogowym (kontrola prędkości, kontrole trzeźwości, automatyczna kontrola radarowa, itp.) spowodowała zmiany w zachowaniu kierowców i poprawiła bezpieczeństwo ruchu drogowego, to w niektórych krajach przepisy nie są jeszcze w pełni respektowane. Dane dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego wskazują na duże różnice pomiędzy krajami w zakresie roli alkoholu w katastrofach drogowych, przestrzegania ograniczeń prędkości oraz używania pasów bezpieczeństwa<sup>14</sup>.

<sup>13</sup> Dalsze informacje dotyczące wkładu zakładów ubezpieczeniowych w bezpieczeństwo ruchu drogowego dostępne są w publikacji „Kompendium CEA dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego 2009”, marzec 2009 r.

<sup>14</sup> Statystyki CEA nr 32 „Europejski rynek ubezpieczeń komunikacyjnych”, grudzień 2007 r.

#### IV.1.c Wiek i doświadczenie w prowadzeniu pojazdów

Doświadczenie w prowadzeniu pojazdów stanowi kluczowy czynnik wpływający na częstość szkód. Na ogół częstość szkód jest większa w przypadku kierowców młodych o mniejszym doświadczeniu, niż pośród pozostałej części populacji. W rezultacie, różnice w strukturze wiekowej populacji mogą częściowo wyjaśniać różnice w zakresie częstości szkód.

#### IV.2 Koszty odszkodowań

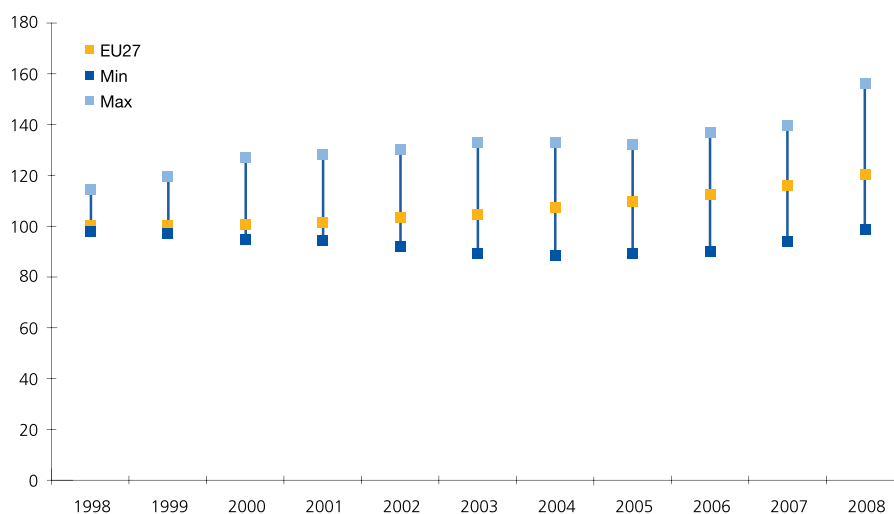
Podczas gdy powyższe czynniki wpływają głównie na częstość szkód w ubezpieczeniach komunikacyjnych, to wiele innych czynników wpływa na koszty odszkodowań ponoszone przez ubezpieczycieli i wyjaśnia różnice wartości średniego kosztu odszkodowań występujące pomiędzy poszczególnymi krajami europejskimi.

##### IV.2.a Naprawy pojazdów i ceny części zamiennych

Ceny pojazdów i ich naprawy stanowią ważny czynnik wpływający na koszty likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych. Chociaż ceny części zamiennych i pojazdów nie uległy dramatycznej zmianie w latach 1997-2008 (wskaźnik zwiększał się średnio o 1,8% przez cały ten okres), to cena przeglądów technicznych i napraw pojazdów istotnie zwiększyła się o 50% w ciągu ostatnich 11 lat, co stanowi średnie roczne tempo wzrostu równe 4,5%. Dodatkowo, różnice występujące pomiędzy poszczególnymi krajami pogłębiały się stale na przestrzeni ostatnich 12 lat, co pokazują zwiększające się długości linii pionowych na wykresach 48 i 49, które przedstawiają najwyższe i najniższe krajowe wskaźniki cen. Średnia wartość dla UE przedstawiona została na obu wykresach i dla każdego roku punktami w kolorze żółtym.

Takie rozbieżności w sposób nieunikniony generują różnice w cenach ubezpieczeń pomiędzy poszczególnymi krajami. Chociaż niewielkie zmiany w kosztach oferowania ubezpieczeń mogą być ponoszone bez szczególnego wpływu na wysokość składek, to większe zmiany, takie jak np. 100% zwiększenie kosztów przeglądów technicznych i napraw pojazdów w niektórych krajach, muszą zostać przeniesione na ubezpieczonych, jeżeli częstotliwość szkód oraz inne koszty nie ulegną zmianie.

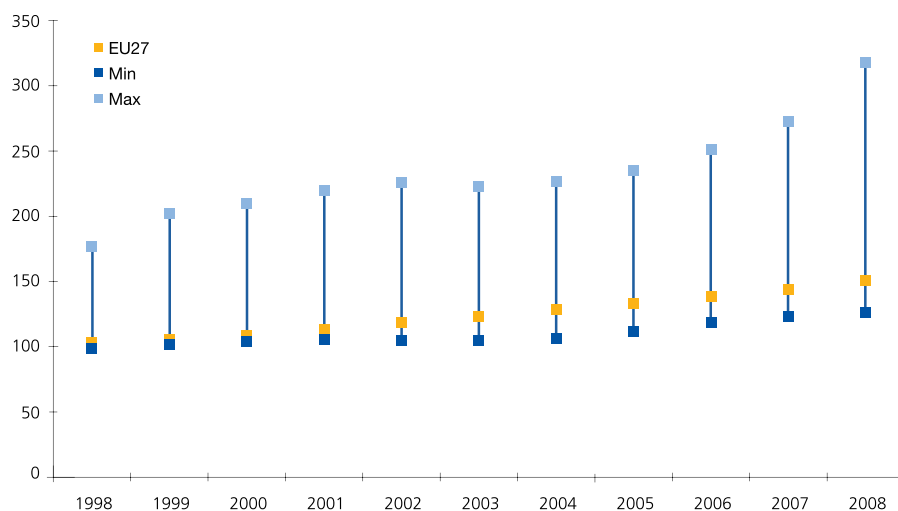
**Wykres 48: Części zamienne i wyposażenie dodatkowe dla taboru transportu osobowego – średni roczny wskaźnik cen (1997 = 100)**



Źródło: Eurostat

Rosną różnice w cenach napraw w poszczególnych krajach

**Wykres 49: Przeglądy i naprawy taboru transportu osobowego – średni roczny wskaźnik cen (1997 = 100)**

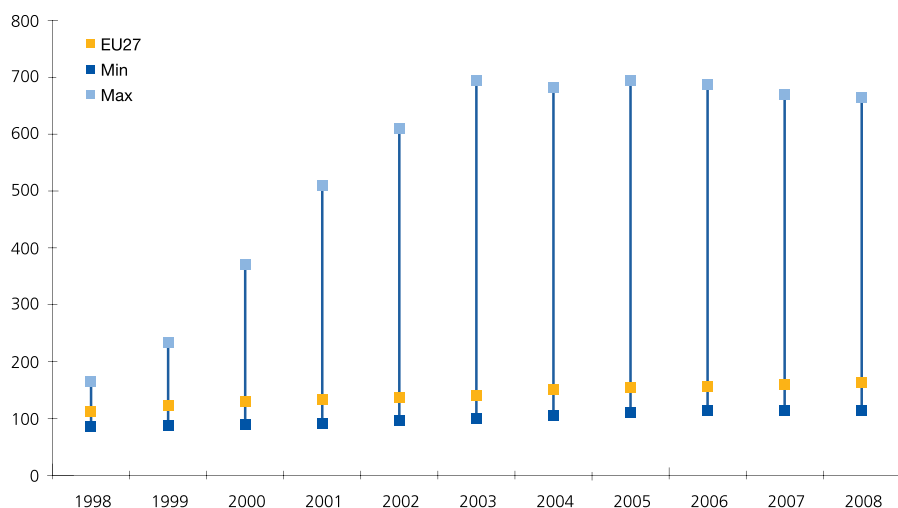


Źródło: Eurostat

#### IV.2.b Ceny usług medycznych

Ponieważ znaczna część kosztów odszkodowań ponoszonych przez ubezpieczycieli stanowi koszty związane ze szkodami osobowymi (patrz rozdział VI), tym samym zmiany cen usług medycznych odgrywają znaczącą rolę w cenach za ubezpieczenie OC. Według danych Eurostatu, w latach 1997-2008 ceny usług medycznych wzrosły o 63%, co stanowi średnie roczne tempo wzrostu rzędu 5,8%. Różnica pomiędzy poziomem maksymalnym i minimalnym jest jeszcze większa dla kosztów ochrony zdrowia niż kosztów przeglądów technicznych i napraw środków transportu.

**Wykres 50: Średnioroczny wskaźnik cen usług medycznych (1997 = 100)**



Źródło: Eurostat

Dodatkowo, w poszczególnych krajach stosuje się różne praktyki medyczne, przez co konsekwencje podobnych wypadków nie oznaczają tych samych stawek za hospitalizację oraz czasu jej trwania we wszystkich krajach europejskich. Udział kosztów szkód osobowych w kosztach odszkodowań szkód jest więc różny w różnych krajach, co wywiera odpowiedni wpływ na składkę.

#### IV.2.c Świadczenia z tytułu szkód osobowych

Dwa identyczne wypadki w dwóch różnych krajach nie wygenerują identycznych świadczeń. Zarówno odszkodowanie za szkody ekonomiczne (utrata dochodu, renty, opieka medyczna, przystosowanie mieszkania, itp.), jak również zadośćuczynienie za pozostałe szkody (zadośćuczynienie za ból i cierpienie, za zeszpecenie, itp.) różnią się w dużym stopniu w poszczególnych krajach Europy. Według badania przeprowadzonego przez CEA<sup>15</sup>, różnica w odszkodowaniach za identyczne wypadki w różnych krajach może być pięciokrotna.

#### IV.2.d Oszustwa

Wyludzenia stanowią kolejny czynnik wpływający w istotny sposób na koszty odszkodowań. Według ostatnich badań Stowarzyszenia Brytyjskich Ubezpieczycieli<sup>16</sup>, liczba wykrytych wyludzeń ubezpieczeniowych stanowiła 0,92% wszystkich szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych w Wielkiej Brytanii w roku 2008, wobec 0,61% w roku 2007, przy czym szkody związane z wyludzeniami stanowiły 3,89% wszystkich kosztów odszkodowań w roku 2008. We Włoszech, według szacunków Włoskiego Stowarzyszenia Ubezpieczeniowego ANIA oraz urzędu regulacji ISVAP, podejrzewa się, że 2,81% stanowi wyludzenia, co przekłada się na 2,44% ogółu odszkodowań wypłacanych przez ubezpieczycieli. Dane te zmieniają się w zależności od regionu – 8,31% szkód związanych z wyludzeniami zgłaszanych jest w Południowych Włoszech, natomiast 0,97% – w Północnych Włoszech.

#### IV.2.e Koszty prawne

Coraz większą rolę w kosztach likwidacji szkód odgrywają koszty odszkodowań i świadczeń zasądzonych przez sądy, co stanowi kolejny powód, w wyniku którego zmniejszenie liczby wypadków nie idzie w parze z obniżeniem składek.

<sup>15</sup> Patrz "L'indemnisation du dommage corporel en Europe [Données 2003]", CEA, 2004

<sup>16</sup> „Wyludzenia związane z ubezpieczeniami”, ABI, 2009 r.

## V. Wnioski

Podczas gdy dysproporcje pomiędzy krajami Europy Wschodniej i Zachodniej wywodzą się z różnic w rozwoju ekonomicznym, to różnica pomiędzy wysokościami składek na ubezpieczenia komunikacyjne może być wyjaśniona wieloma innymi czynnikami, takimi jak: warunki ruchu drogowego, poziomy kosztów i odszkodowań, nawyki konsumentów oraz krajowe prawodawstwo. Wszystkie te specyficzne dla poszczególnych państw cechy mają wpływ na częstość szkód oraz średni koszt odszkodowań, które z kolei są głównymi determinantami poziomu składki.

Ponadto, w każdym kraju średnia cena wykazuje znaczną zmienność w zależności od regionu czy miasta, co odzwierciedla różnice w poziomie ryzyka. Różnice te wyjaśnia się różnicami w zagęszczeniu ruchu drogowego, rozwoju gospodarczego, ukształtowaniu terenu, itp.

Na podstawie tej analizy trendów i wysokości składek na ubezpieczenia komunikacyjne można wysnuć dwa wnioski:

- Konkurencja na dojrzałych rynkach doprowadziła do zmniejszenia średniej składki za ubezpieczenie OC w większości krajów, lub co najmniej do bardzo niskiego jej wzrostu.
- Nowe państwa członkowskie UE, które wykazują najniższą średnią składkę za ubezpieczenie OC również wykazują największe podwyżki składek, co stanowi efekt „doganiania” występujący na tych rynkach, co wiąże się ściśle z rozwojem ich gospodarek oraz poprawą standardów życia.

## VI. Szkody osobowe w ubezpieczeniach komunikacyjnych OC

### VI.1 Podsumowanie

Średnia szkoda osobowa jest  
50 razy wyższa od  
średniej składki

Szkody osobowe stanowią kluczowy czynnik średniego kosztu odszkodowań i świadczeń oraz wykazują poważny udział w całkowitych kosztach odszkodowań i świadczeń. Niniejszy rozdział, opracowany w oparciu o badanie ad hoc, wyjaśnia znaczenie szkód osobowych oraz dużych roszczeń odszkodowawczych w ubezpieczeniu OC.

W roku 2006 w ok. 2,6 mln szkód w Europie wystąpiły szkody osobowe. Przeciętnie 72 na 1000 ubezpieczonych zgłosiło ubezpieczycielowi szkodę, z czego w 11 przypadkach wystąpiły szkody osobowe. Liczba szkód osobowych zwiększyła się o 2% w latach 2003-2006.

Liczba szkód osobowych stanowi 14% wszystkich szkód zgłoszonych europejskim zakładom ubezpieczeń, ale ich udział w całkowitych kosztach odszkodowań i świadczeń przekracza 50%.

Jednocześnie liczba dużych szkód osobowych (tzn. roszczenia ze szkód osobowych na kwotę powyżej 100 tys. EUR) stanowiły jedynie 1,1% wszystkich szkód osobowych przy aż 37% udziale w kosztach likwidacji szkód osobowych.

Przeciętnie w roku 2006 koszt szkody osobowej wynosił 11 600 EUR. Jest to ponad trzykrotny średni koszt wszystkich rodzajów szkód oraz ponad pięćdziesięciokrotna średnia wartość składki płaconej przez ubezpieczającego.

### VI.2 Metodologia

Wyniki badania należy interpretować ostrożnie, gdyż dane dotyczące szkód osobowych nie zawsze są porównywalne pomiędzy krajami z uwagi na różnice przyjętych definicji oraz metodologii.

Badanie opiera się na danych uzyskanych z krajów posiadających ok. 215 milionów ubezpieczonych pojazdów, co odpowiada ponad 70% całkowitej liczby pojazdów w 33 krajach, które są członkami CEA. Jednakże poziom ich reprezentatywności różni się w odniesieniu do kilku wskaźników, w zależności od dostępnych danych.

Wszystkie dane poddane temu badaniu dotyczą ubezpieczenia OC. Jednakże reprezentatywność próby została obliczona na podstawie składki ze wszystkich ubezpieczeń komunikacyjnych (łącznie z OC i autocasco). Dane te obejmują 90% wszystkich rynków, z wyjątkiem Polski i Szwajcarii, gdzie obejmują one ok. 50% rynku.

Dane dotyczące dużych roszczeń odszkodowawczych (przekraczających kwotę 100 tys. EUR) dostępne są jedynie w przypadku dziewięciu państw (Belgia, Niemcy, Finlandia, Francja, Węgry, Islandia, Włochy, Portugalia, Hiszpania), reprezentując ok. 62% całego europejskiego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych. W przypadku Belgii, Włoch, Portugalii i Węgier dostępne były tylko dane cząstkowe reprezentujące 80-90% rynku. Wskaźniki porównujące zmienne o różnym poziomie reprezentatywności zostały odpowiednio skorygowane. Kraje, których dane reprezentowały mniej niż 50% rynku nie zostały włączone do analizy. Zebrane dane nie dzielą się na dane dotyczące szkód materialnych i osobowych.

Ponieważ nie ma wspólnej definicji „poważnej szkody osobowej”, duże szkody badane w niniejszym studium zostały podzielone na trzy kategorie:

- Szkody od 100 tys. euro do 500 tys. euro
- Szkody od 500 001 euro do 1 miliona euro
- Szkody powyżej 1 mln euro.

Pomimo wysiłków zmierzających do zebrania porównywalnych danych, progę podziału według rozmiaru dużej szkody mogą się różnić w zależności od kraju. Główne rozbieżności dotyczą Belgii (szkody w zakresie pomiędzy 125 tys. a 500 tys. EUR oraz szkody powyżej 500 tys. EUR) i Francji (szkody w zakresie od 650 tys. EUR do 1,5 mln EUR oraz szkody powyżej 1,5 mln EUR).

O ile nie zaznaczono inaczej, większość danych dotyczy roku 2006. Z uwagi na brak pełnych danych za rok 2007, nie było możliwości wysnucia żadnych konkretnych wniosków w odniesieniu do UE jako całości.

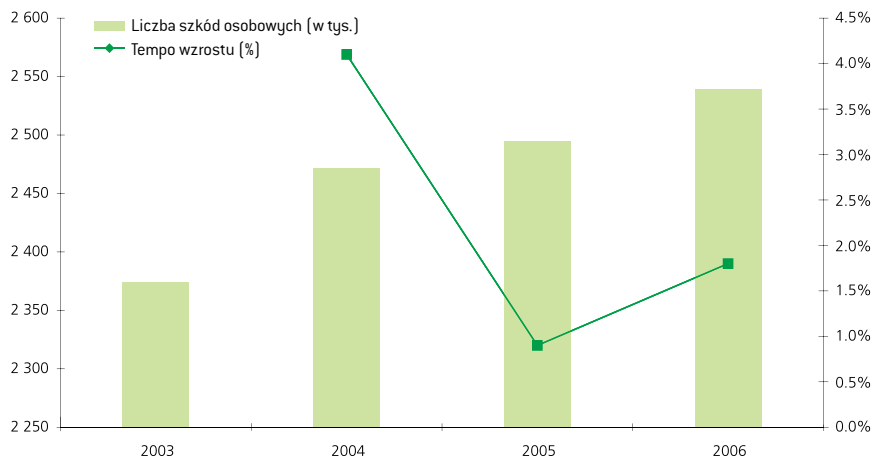
W przypadku Austrii, Belgii, Estonii, Portugalii i Szwajcarii dane dotyczą roku wypadku. Dla wszystkich innych krajów dane opierają się na roku obrachunkowym.

### VI.3 Liczba szkód osobowych i częstość szkód

#### VI.3.a Całkowita liczba szkód osobowych

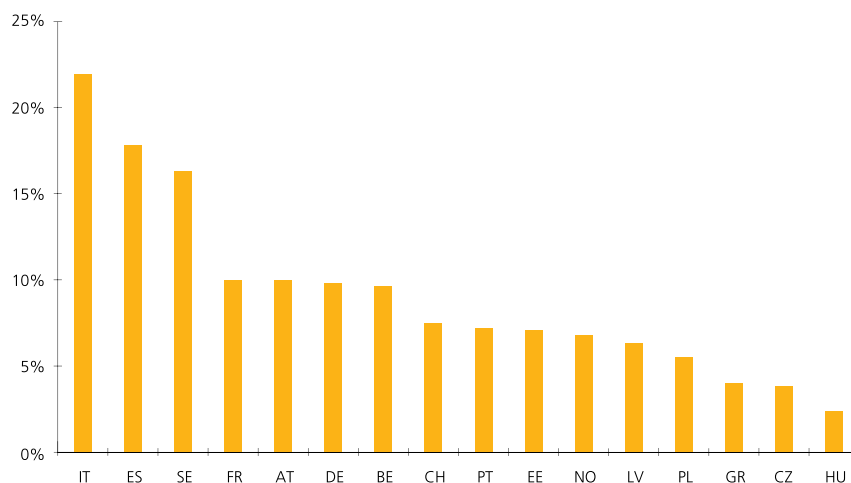
Okolo 2,6 mln szkód osobowych odnotowano w 16 krajach reprezentujących ok. 85% całego europejskiego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych. Liczba ta zwiększała się w okresie do 2003 do 2006 roku w średnim tempie 2,3% rocznie.

**Wykres 51: Liczba szkód osobowych: 2003 – 2006 (tys.)**



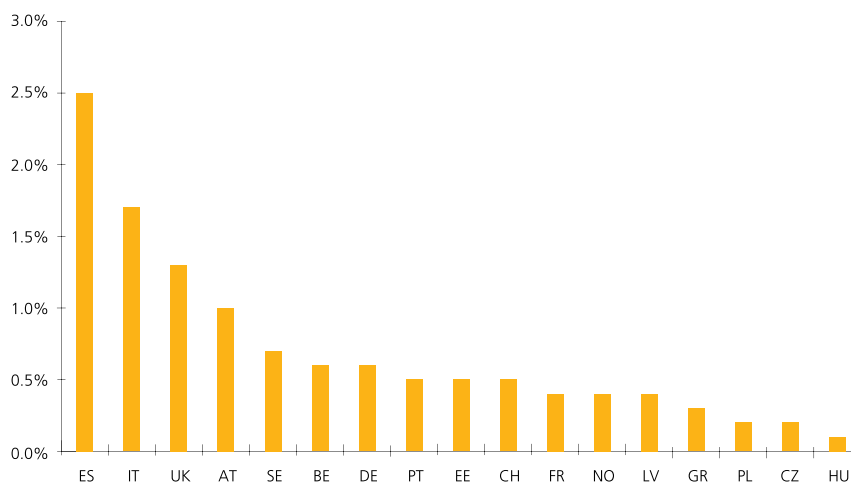
Szkody osobowe stanowiły średnio 14% wszystkich szkód w roku 2006. Poziom ten był stabilny w latach 2004-2006, lecz nieco wyższy niż w roku 2003 [13,6%]. Jednakże poziom ten wykazuje znaczne zróżnicowanie obejmujące zakres od 2,4% na Węgrzech do 22% we Włoszech.

**Wykres 52: Szkody osobowe jako procent wszystkich szkód - 2006**



Częstość szkód obejmujących szkody osobowe wynosiła średnio 1,1% w roku 2006<sup>17</sup>. Poziom ten był raczej stabilny na przestrzeni okresu ostatnich czterech lat. Jednak ponownie wskaźnik ten wykazuje olbrzymią zmienność pomiędzy poszczególnymi krajami, od 0,1% na Węgrzech do 2,5% w Hiszpanii. Częstość szkód osobowych jest na ogół wyższa w krajach zachodnio- niż wschodnioeuropejskich.

**Wykres 53: Częstość szkód osobowych – 2006**



### VI.3.b Duże szkody osobowe

W przyjętych za próbę 12 krajach<sup>18</sup> reprezentujących 50% całego europejskiego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych zgłoszono 16 803 szkody<sup>19</sup> przekraczające kwotę 100 tys. EUR. Ograniczając analizę do szkód przekraczających 500 tys. EUR, w roku 2006 otrzymamy 2960 szkód w 9 państwach<sup>20</sup> reprezentujących 62% europejskiego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych. 787 szkód<sup>21</sup> kosztowało ponad 1 mln euro.

Ponad 80% dużych szkód (tzn. > 100 tys. EUR) w większości państw mieściło się w przedziale od 100 tys. EUR do 500 tys. EUR. Wyjątek stanowią Włochy i Finlandia, gdzie szkody przekraczające wartość 500 tys. EUR stanowiły przez kilka lat 30% wszystkich dużych szkód. Szkody o wartości przekraczającej 1 milion EUR stanowiły w Finlandii 11% wszystkich dużych szkód w roku 2006.

<sup>17</sup> Obliczono dla krajów stanowiących 72% rynku europejskiego.

<sup>18</sup> Belgia (szkody na kwotę przekraczającą 125 tys. EUR), Republika Czeska, Niemcy, Finlandia, Grecja, Hiszpania (szkody na kwotę przekraczającą 30 tys. EUR), Węgry, Islandia, Włochy, Łotwa, Portugalia

<sup>19</sup> Kwota ta obejmuje 1 070 szkód przekraczających kwotę 30 tys. EUR w Grecji

<sup>20</sup> Belgia Niemcy, Finlandia, Francja, Hiszpania (szkody na kwotę przekraczającą 650 tys. EUR), Węgry, Islandia, Włochy, Portugalia

<sup>21</sup> Taka sama próbka jak dla szkód przekraczających 500 tys. EUR, lecz bez Belgii

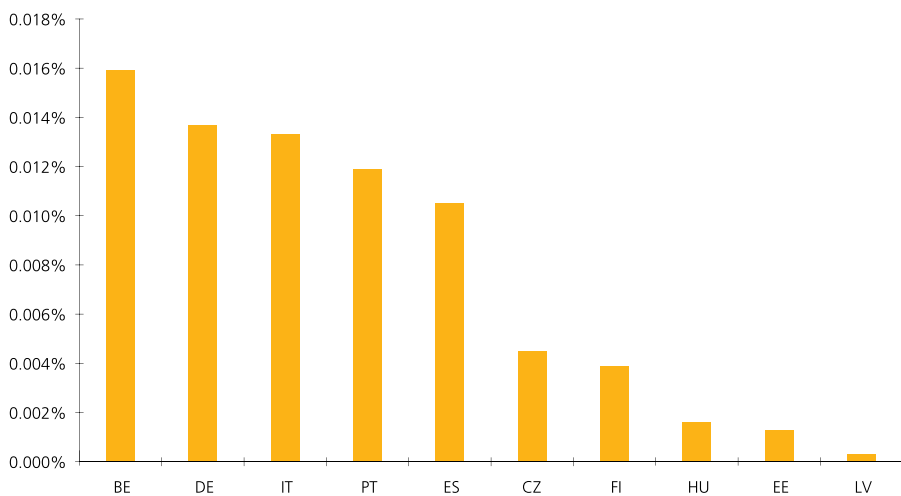


**Wykres 54 Rozkład dużych szkód osobowych według ich wielkości**



Częstość szkód obejmujących szkody osobowe o wartości przekraczającej 100 tys. EUR wynosi poniżej 0,2% we wszystkich krajach objętych próbą, co należy porównać z wartością 1,1% dla wszystkich szkód obejmujących szkody osobowe. Podobnie jak miało to miejsce w przypadku całkowitej częstości szkód, również częstość szkód obejmujących szkody osobowe jest wyższa w krajach zachodnio- niż wschodnioeuropejskich.

**Wykres 55: Częstość dużych szkód osobowych – 2006**



Przeciętnie, szkody przekraczające wartość 100 tys. EUR stanowią ok. 1,1% całkowitej liczby szkód obejmujących szkody osobowe. Odsetek ten zmienia się w granicach od 0,5% dla Estonii i Łotwy do 2% w Belgii, Niemczech oraz w Republice Czeskiej.

**Wykres 56: Duże szkody osobowe jako procent wszystkich szkód osobowych – 2006**



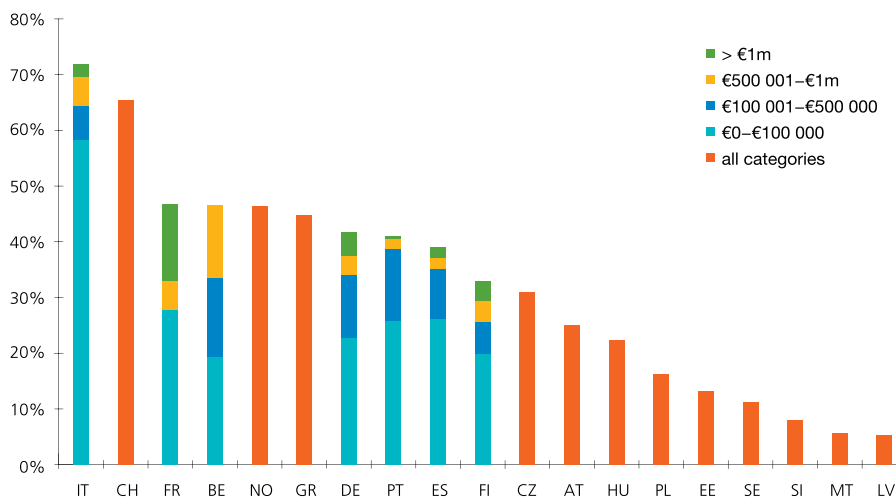
## VI.4 Koszty szkód osobowych

### VI.4.a Całkowity koszt szkód osobowych

Udział szkód osobowych w kosztach szkód wynosi od 70% do 20%

Udział szkód obejmujących szkody osobowe stanowił 52,3%<sup>22</sup> całkowitych kosztów odszkodowań i świadczeń w roku 2006, co stanowi poziom podobny do obserwowanego w roku 2005 oraz wyższy o 2,5 punktu niż w latach 2003 i 2004. Udział szkód osobowych w kosztach odszkodowań i świadczeń stanowi ponad 70% we Włoszech oraz poniżej 20% w większości objętych naszą próbą krajów wschodnioeuropejskich, a także w Szwecji, gdzie ubezpieczenie społeczne pokrywa dużą część kosztów.

**Wykres 57: Koszty szkód osobowych jako procent całkowitych kosztów odszkodowań i świadczeń – 2006**



*Uwagi: dla BE, kategoria 500 001 EUR do 1 mln EUR obejmuje szkody przekraczające 500 tys. EUR Dla FR, kategoria 0 EUR do 100 tys. EUR obejmuje szkody do wysokości 650 tys. EUR kategoria 500 001 EUR do 1 mln EUR obejmuje szkody od 650 tys. EUR do 1,5 mln EUR a kategoria > 1 mln EUR obejmuje szkody przekraczające kwotę 1,5 mln EUR*

W roku 2006 r., średni koszt odszkodowań i świadczeń wynosił 3 188 EUR, a więc mniej niż w roku 2004 kiedy wyniósł 3 308 EUR<sup>23</sup>, podczas gdy średni koszt szkód obejmujących szkody osobowe wyniósł 11 597 EUR<sup>24</sup>, wobec 10 855 EUR w roku 2004. Fakt, iż koszt odszkodowań i świadczeń obejmujących szkody osobowe rośnie [+3,4% rocznie w okresie 2004 – 2006] pomimo spadku całkowitego kosztu odszkodowań i świadczeń [-1,8% rocznie w tym samym okresie] wywiera, w połączeniu ze wzrostem liczby szkód obejmujących szkody osobowe, znaczący wpływ na odszkodowania wypłacane przez ubezpieczycieli.

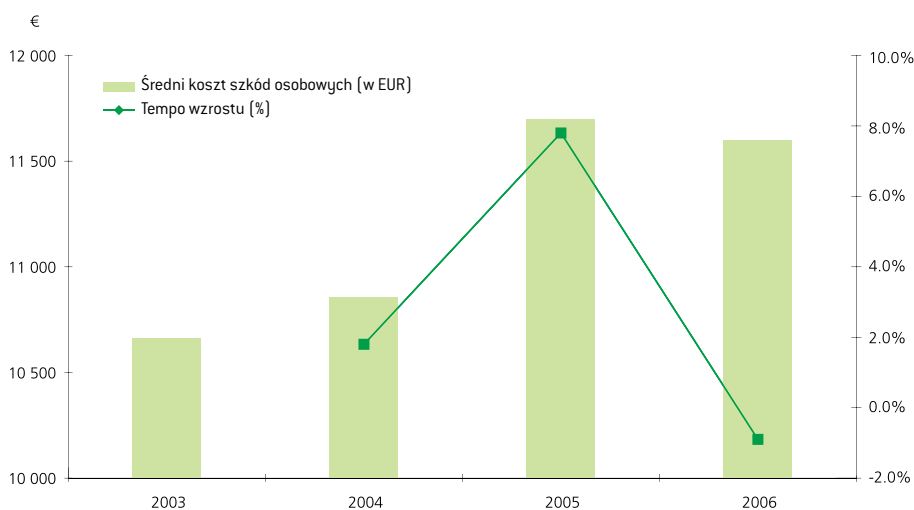
<sup>22</sup> Wartość ta jest obliczona na podstawie próby krajów stanowiących 70% rynku europejskiego

<sup>23</sup> Obliczono na podstawie próby krajów stanowiących 75% rynku europejskiego.

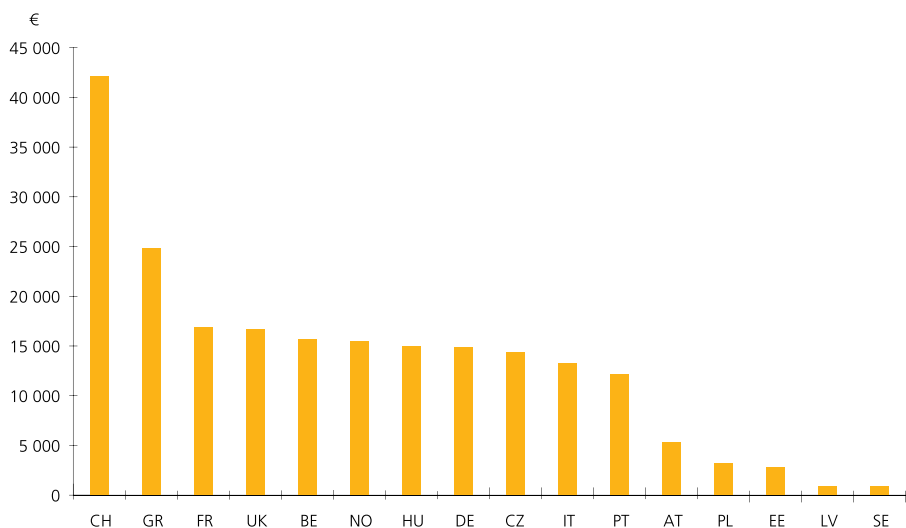
<sup>24</sup> Obliczono na podstawie próby krajów stanowiących 85% rynku europejskiego.

Warto także zauważyć, że przeciętnie koszty szkód osobowych są ponad trzykrotnie wyższe niż średni koszt likwidacji szkody oraz 50-krotnie wyższe od średniej składki OC płaconej przez ubezpieczających.

**Wykres 58: Średni koszt szkód osobowych: 2003 – 2006 (w EUR)**

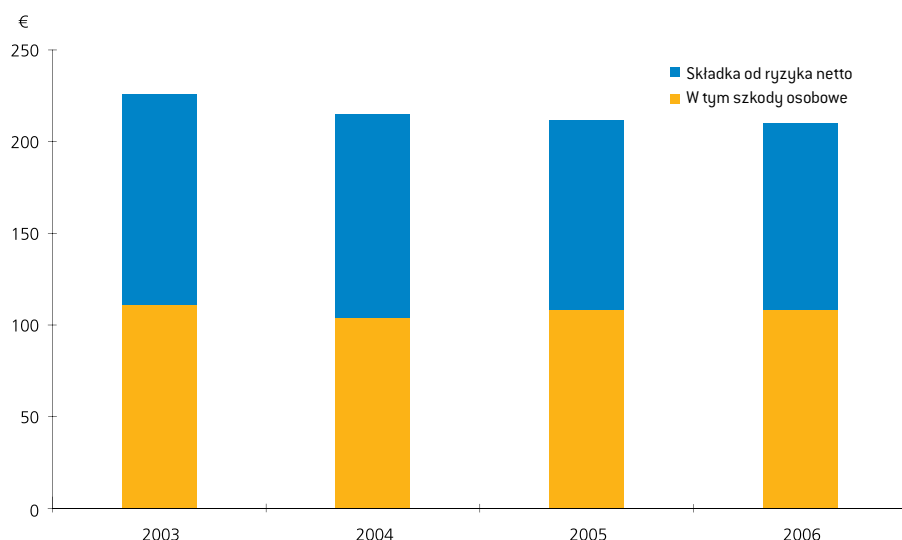


**Wykres 59: Średni koszt szkód osobowych w podziale na kraje – 2006 (w EUR)**



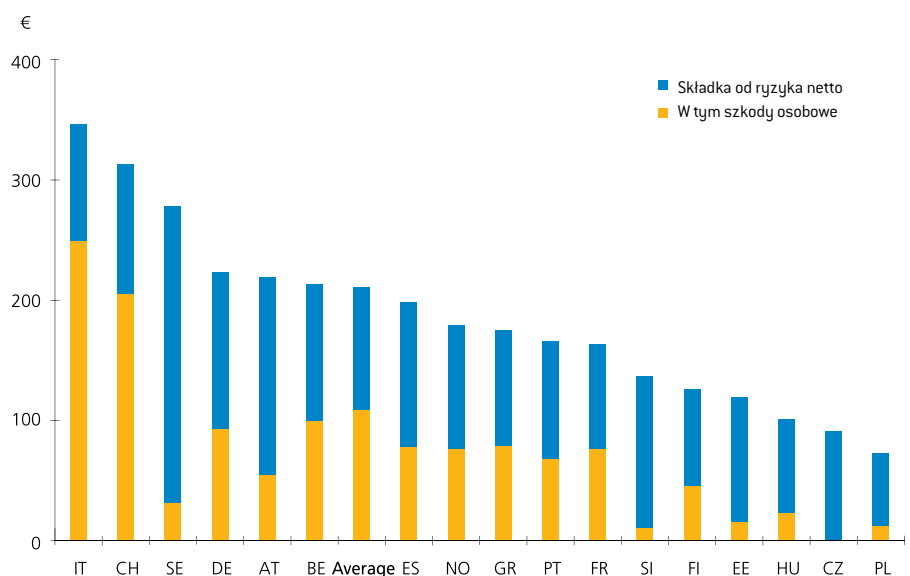
Jak już wspomniano, składka za ryzyko netto przedstawiona na wykresie 60 odpowiada kosztowi teoretycznemu ubezpieczenia na 1 ubezpieczającego, bez uwzględnienia kosztów działalności, wypłat dla akcjonariuszy oraz przychodów z inwestycji. Przeciętnie, dla próby 14 krajów reprezentujących ok. 70% rynku UE, w roku 2006 składka za ryzyko netto szkód z OC wyniosła 210 EUR, wobec 226 EUR w roku 2003. Składka za ryzyko netto zmniejszyła się średnio o 2,4% w okresie pomiędzy latami 2003 i 2006, podczas gdy w tym samym okresie składka za ryzyko netto obejmującego szkody osobowe zmniejszyła się jedynie o 0,7%. W konsekwencji udział kosztów szkód osobowych w składce za ryzyko netto zwiększył się z 49% w roku 2003 do 51,5% w roku 2006.

**Wykres 60: Udział kosztów szkód osobowych w całkowitej składce za ryzyko netto: 2003-2006 (w EUR)**



Analiza poszczególnych krajów za rok 2006 wskazuje, iż składki za ryzyko netto wynoszą od 50 EUR w Polsce do ponad 300 EUR we Włoszech. Jak już wcześniej wspomniano, składka za ryzyko netto oraz udział szkód osobowych w całkowitej składce za ryzyko netto są na ogół wyższe w krajach zachodnio- niż wschodnioeuropejskich. Można także zauważyć, że różnice w składce od ryzyka netto pomiędzy poszczególnymi krajami można w dużej mierze wyjaśnić czynnikiem szkód osobowych.

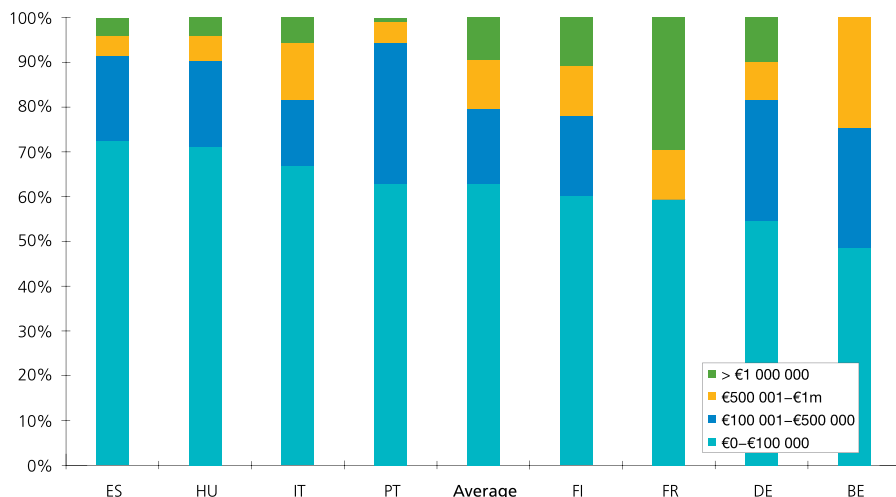
**Wykres 61: Koszty szkód osobowych jako udział w całkowitej składce za ryzyko netto, w podziale na kraje: 2006 (w EUR)**



#### VI.4.b Koszty dużych szkód osobowych

Średnio 37% kosztów szkód obejmujących szkody osobowe dotyczy szkód powyżej 100 tys. EUR, z czego 17% stanowią szkody w przedziale od 100 tys. EUR do 500 tys. EUR, 10% to szkody w przedziale od 500 001 do 1 miliona EUR oraz 10% to szkody powyżej 1 miliona EUR. Szkody o wartości powyżej 500 tys. EUR stanowią 0,2% ogółu szkód osobowych, lecz ich udział w kosztach szkód osobowych sięga 20%.

**Wykres 62: Rozkład kosztów szkód osobowych według wielkości szkody – 2006**



Uwagi: dla BE, kategoria 500 001 EUR do 1 mln EUR obejmuje szkody przekraczające 500 tys. EUR  
Dla FR, kategoria 0 EUR do 100 tys. EUR obejmuje szkody do wysokości 650 tys. EUR kategoria 500 001 EUR do 1 mln EUR obejmuje szkody od 650 tys. EUR do 1,5 mln EUR a kategoria > 1 mln EUR obejmuje szkody przekraczające kwotę 1,5 mln EUR

W latach 2003-2006 odnotowano wzrost kosztów bardzo dużych szkód (>500 tys. EUR) we Włoszech, Francji i Niemczech.

**Wykres 63: Rozkład kosztów dużych szkód według wielkości**



Dwie szkody w ostatnich  
5 latach kosztowały  
ponad 25 mln EUR

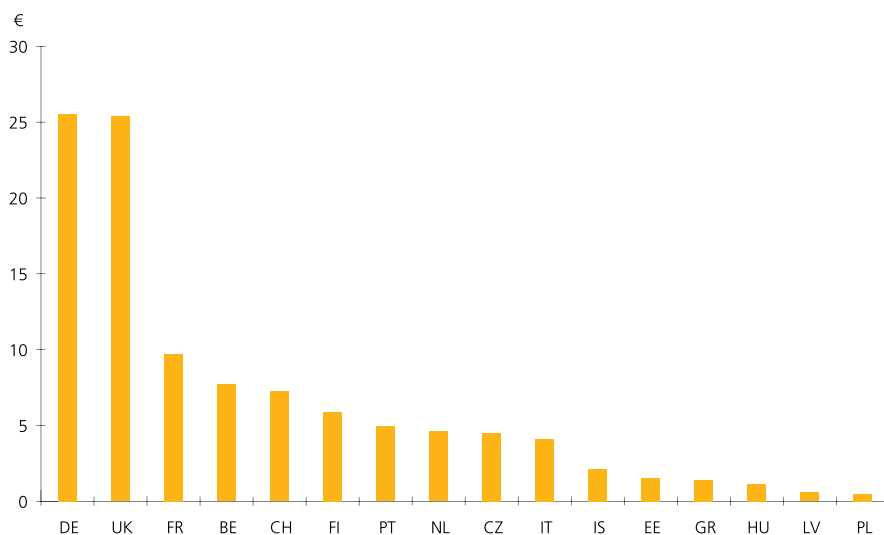
### VI.5 Największe szkody osobowe

Największe szkody w Europie to wyjątkowe przypadki, które zdarzają się niezwykle rzadko (np. pożar w tunelu Mont Blanc w roku 1999). Jednakże, pomimo niewielkiego prawdopodobieństwa wystąpienie tak dużych szkód oraz ich koszty stanowią ważny czynnik przy kalkulacji składek przez ubezpieczycieli.

Dwie największe szkody odnotowane w Europie w ciągu ostatnich pięciu lat wydarzyły się w Niemczech i Wielkiej Brytanii, a koszt każdej z nich przekroczył 25 milionów euro. W innych krajach największe szkody mieściły się w przedziale pomiędzy 5 i 10 milionów euro w większości państw zachodnioeuropejskich oraz w niższym przedziale w krajach wschodnioeuropejskich. Większość wypadków obejmowała kilka samochodów, ciężarówek lub autobusów i skutkowało poważnymi uszkodzeniami osobowymi i ofiarami śmiertelnymi. Kilka spośród największych wypadków w ciągu ostatniej dekady miało miejsce w tunelach (np. Mont Blanc we Francji, Tauren w Austrii, Gotthard w Szwajcarii).

Pożar w tunelu Mont Blanc w dniu 24 marca 1999 roku, który spowodował śmierć 39 osób, był jednym z najdroższych wypadków w historii, a jego koszt wyniósł ok. 89 milionów euro, z czego 35 milionów euro wypłaciły zakłady ubezpieczeniowe.

**Wykres 64: Koszty największych szkód osobowych: 2001-2006 (mln EUR)**



*Uwaga: Koszt obejmuje wypłacone szkody i zawiązane rezerwy*

Wyrażone jako procent wszystkich kosztów szkód z OC (roszczenia i rezerwy) w roku wypadku, w większości krajów największy wypadek stanowi 1% kosztów. Udział największych szkód w kosztach całkowitych jest zwykle wyższy na małych rynkach niż na większych. Jednakże na Łotwie, w Republice Czeskiej i w Estonii wysokie koszty związane są z wypadkami, które wydarzyły się w krajach zachodnioeuropejskich, gdzie szkody są na ogół bardziej kosztowne.

**Tabela 1: Największe szkody w rozbiciu na kraje: 2001-2006**

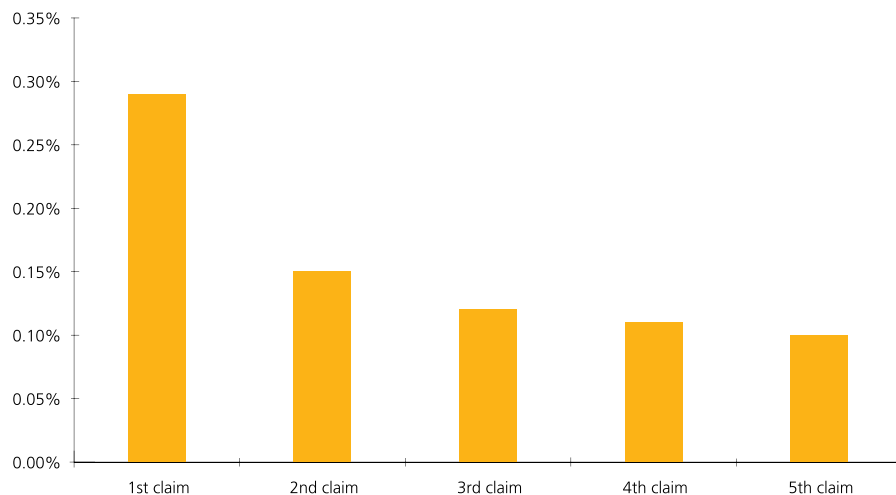
Kraj (rok)	Koszt (mln EUR)	Liczba posz kodowanych	Liczba zgonów	Rodzaj pojazdów	Miejsce wypadku	Procent łącznych kosztów szkód OC
Niemcy (2004)	25.6					0.20%
Wlk. Brytania (2002)	25.37					
Francja (2006)	9.73					0.20%
Belgia (2006)	7.7	23 (w tym 6 poważnie)	7	autokar	Hiszpania	0.60%
Szwajcaria (2007)	7.25					1.10%
Finlandia (2004)	5.9	15	23			1.30%
Portugalia (2004)	4.9					0.60%
Holandia (2005)	4.6					0.20%
Republika Czeska (2004)	4.5	1 [z Niemiec]			Niemcy	0.80%
Włochy	4.1	73	6	169 pojazdów (osobowe i ciężarówki)		0.03%
Islandia (2004)	2.1	40				
Estonia (2005)	1.53					3.90%
Grecja (2005)	1.4	40	3	Autokar i samochód osobowy		0.20%
Węgry (2002)	1.16	2	1	2 samochody osobowe		0.44%
Łotwa (2006)	0.58		1		Włochy	1.50%
Polska (2004)	0.5					0.20%

Uwaga: 1. Koszt obejmuje wypłacone szkody i związane rezerwy. Kwoty te obejmują nie tylko szkody osobowe, lecz również szkody materialne.

2. Brak szczegółowych informacji dla Szwajcarii, Estonii, Wlk. Brytanii, Niemiec, Polski, Portugalii, Francji i Holandii.

Największa szkoda stanowi średnio ok. 0,3% całkowitego kosztu likwidacji szkód w roku, podczas gdy następne w kolejności cztery szkody mieszczą się w zakresie od 0,15% do 0,10% (patrz wykres 65).

**Wykres 65: Średni koszt pięciu największych szkód jako procent całkowitego kosztu likwidacji szkód: 2001-2006**







**Część II:**  
**Raporty krajowe**  
(październik 2009 r.)



## I. Rozwój i tendencje rynku

	2006	2007	2008	Wzrost 2006/07	Wzrost 2007/08
Dane finansowe					
Składka przypisana brutto dla ubez. komunikacyjnych (mln EUR)	2,883	2,883	2,883	0.00%	-1.00%
- w tym OC	1,807	1,793	1,755	-0.80%	-2.10%
- w tym AC	1 076	1,090	1,098	1.30%	0.70%
Ubezpieczenia komunikacyjne jako % ogółu składek na ubezpieczenia majątkowe	34.30%	33.30%	32.20%		
Średnia składka na ubezpieczenie kom. OC (w EUR)	310	303	292	-2.20%	-3.60%
Wskaźnik mieszany – OC					
Dane strukturalne					
Liczba zakładów ubezpieczeń	25	25			
Wskaźnik koncentracji – 5 największych grup	67%	67%	67%		
Wskaźnik koncentracji – 10 największych grup	87%	87%	86%		
Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców		546			
Wskaźniki makroekonomiczne					
Realny wzrost PKB	3.50%	3.50%	2.00%		
Inflacja	1.70%	2.20%	3.20%		

Ubezpieczenia komunikacyjne są w dalszym ciągu sprzedawane głównie przez pośredników. Niewielka część produktów jest sprzedawana przez brokerów i niezależnych agentów. Sprzedaż przez Internet oraz sprzedaż telefoniczna stanowi znikomą część sprzedaży łącznej. W Austrii nie odnotowano rozwoju sprzedaży ubezpieczeń własnej marki wraz z nowym samochodem odnotowywanego na innych rynkach.

Odnotowano pewne zmiany związane z systemami klas bonus-malus oraz strukturą taryfową, choć nie przewiduje się większych zmian w najbliższej przyszłości.

Limit odpowiedzialności polisy najczęściej sprzedawanej dla samochodów osobowych wynosi 10 lub 15 mln EUR.

W 2008 r. poważnym problemem dla zakładów ubezpieczeń komunikacyjnych były koszty napraw. Koszty napraw wzrosły o 5,4%, w porównaniu ze stopą inflacji wynoszącą 3,2%. Średnia koszt roboczogodziny wzrósł o 5,4% i obecnie stanowi ok. 111 EUR. Branża ubezpieczeniowa promuje korzystanie z alternatywnych, oszczędnych metod napraw, takich jak stosowanie elementów plastikowych lub napraw punktowych (lakierniczych) w ramach organizowanych imprez i szkoleń. Ponadto, branża chce utrzymywać kontakt z warsztatami głównie drogą elektroniczną (np. wnioski wycenę, przesłanie wycen i faktur).

## II. Kierunki rozwoju

Piąta Dyrektywa w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych została wprowadzona do prawa krajowego dnia 1 lipca 2007 r. bez żadnych zakłóceń.

Nowe, minimalne kwoty ubezpieczenia wynoszą 5 mln EUR dla obrażeń ciała i 1 mln EUR za szkody materialne za zdarzenie, łącznie 6 mln EUR za zdarzenie. Dla autobusów i pojazdów przewożących niebezpieczne towary przewidziano znacznie wyższe kwoty minimalne.

Austriacki Fundusz Gwarancyjny jest zobowiązany wypłacić odszkodowanie za szkody materialne spowodowane przez niezidentyfikowany pojazd, w wyniku czego nastąpiło poważne obrażenie ciała ofiary. Zgodnie z definicją zawartą w austriackim prawie karnym, jest to obrażenie prowadzące do uszczerbku na zdrowiu lub niezdolności do pracy przez okres przekraczający 24 dni. Wprowadzenie tego przepisu nie doprowadziło do żadnych problemów z obsługą szkód.

Austriacki rynek nie posiada doświadczeń w zakresie stosowania przepisów dotyczących pojazdów wysyłanych. Klienci nie są zobowiązani ubezpieczać austriackich pojazdów zakupionych w celach eksportowych w zagranicznym zakładzie ubezpieczeń, ani też austriaccy obywatele nie muszą występować do austriackich zakładów ubezpieczeń o polisę na pojazd, który pragną importować z innego państwa członkowskiego. Tak jak dotychczas, pojazdy są importowane/ eksportowane z Austrii z tablicami tymczasowymi, z ubezpieczeniem w kraju, w którym wydano tablice.

## I. Tendencje rynku

	2006	2007	2008	Wzrost 2006/07	Wzrost 2007/08
Dane finansowe					
Składka przypisana brutto dla ubezpie. komunikacyjnych (mln EUR)	3,012	3,066	3,129	1.80%	2.10%
- w tym OC	1 963	1 969	1,972	0.30%	0.20%
- w tym AC	1 049	1,097	1,157	4.60%	5.50%
Ubezpieczenia komunikacyjne jako % ogółu składek na ubezpieczenia majątkowe	33.10%	32.20%	31.60%		
Średnia składka na ubezpieczenie kom. OC (w EUR)	314	309		-1.50%	
Wskaźnik mieszany – OC	104%	109%		4.40%	
Dane strukturalne					
Liczba zakładów ubezpieczeń	37	36			
Wskaźnik koncentracji – 5 największych grup	68%	76%			
Wskaźnik koncentracji – 10 największych grup	92%	95%			
Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców		522			
Wskaźniki makroekonomiczne					
Realny wzrost PKB	3.00%	2.80%	1.10%		
Inflacja	2.30%	1.80%	4.50%		

## II. Kierunki rozwoju

## II.1 Ustawodawstwo

Nowe wymagania minimalne dla ubezpieczeń OC obowiązują od dnia 1 stycznia 2010 r. Nowelizacja prawodawstwa w wyniku prac legislacyjnych, regulacyjnych i prawa precedensowego wprowadzi zmiany korzystne dla konsumentów.

## II.2 Bezpieczeństwo na drogach

Po poprawie sytuacji w latach 2000-2005, następnie braku zmian w latach 2006-2007, w roku 2008 liczba ofiar śmiertelnych na belgijskich drogach ponownie zaczęła spadać. Niewątpliwie wysokie ceny paliwa zachęciły kierowców do korzystania z pojazdów w mniejszym zakresie i wolniejszej jazdy.

Liczba wypadków w weekendy stanowi rosnący problem. Choć liczba ofiar wypadków drogowych w ciągu tygodnia spada, rośnie liczba ofiar w weekendy. Niezbędne jest przeprowadzenie stosownych kampanii dotyczących bezpiecznej jazdy, a także prowadzenie szerszych i surowszych kontroli policyjnych.

Zakłady ubezpieczeniowe wspierają i organizują kampanie prewencyjne, samodzielnie, we współpracy ze stronami trzecimi lub w ramach inicjatyw grupowych. Poprzez belgijskie stowarzyszenie zakładów ubezpieczeniowych, Assuralia, po raz piąty zakłady ubezpieczeń komunikacyjnych sponsorowały znaną kampanię „Bob”. Stowarzyszenie współpracuje z Belgijskim Instytutem Bezpieczeństwa na Drogach oraz belgijskimi browarami nad organizacją kampanii w okresie świątecznym. Kwestie bezpiecznej jazdy są podnoszone również wiosną i latem w ramach inicjatyw zachęcających młodych kierowców do wyznaczenia trzeźwego kierowcy („Boba”) na piątkowe i sobotnie wypadki.

### **III. Dalsze działania**

Assuralia podejmuje obecnie szereg działań mających na celu umożliwienie zakładom ubezpieczeniowym przyśpieszenie i uproszczenie likwidacji szkód, takich jak skomputeryzowanie procedury składania wniosków przez zakłady ubezpieczeniowe do sądu o uzyskanie zaświadczenia o karalności.

## I. Tendencje rynku

	2006	2007	2008	Wzrost 2006/07	Wzrost 2007/08
Dane finansowe					
Składka przypisana brutto dla ubez. komunikacyjnych (mln EUR)	466	517	564	11.10%	9.10%
- w tym OC	335	371	405	10.80%	9.10%
- w tym AC	131	147	160	11.90%	9.00%
Ubezpieczenia komunikacyjne jako % ogółu składek na ubezpieczenia majątkowe	56.70%	57.70%	57.10%		
Średnia składka na ubezpieczenie kom. OC (w EUR)	179	189	198	5.50%	4.60%
Wskaźnik mieszany – OC	102%	102%	101%	0.50%	-1.40%
Dane strukturalne					
Liczba zakładów ubezpieczeń	12	14	14		
Wskaźnik koncentracji – 5 największych grup	86%	84%	84%		
Wskaźnik koncentracji – 10 największych grup	99%	98%	96%		
Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców		324			
Wskaźniki makroekonomiczne					
Realny wzrost PKB	4.70%	5.50%	2.40%		
Inflacja	3.20%	2.90%	6.00%		

### I.1 Wstępne tendencje na rok 2009

Na początku 2009 r. prognozy nie były optymistyczne, ponieważ w pierwszej połowie roku składki przypisane brutto spadły o 1,2%, przy spadku składek z ubezpieczeń majątkowych o 0,5% i składek z ubezpieczeń na życie, po raz pierwszy od lat, o 3,5% w porównaniu z pierwszą połową 2008 r. Spowolnienie gospodarcze, kryzys na rynkach finansowych, wzrost bezrobocia oraz spadek dochodów realnych w dalszym ciągu negatywnie wpływają na wyniki rynku ubezpieczeń.

## II. Kierunki rozwoju

### II.1 Ustawodawstwo

Dnia 1 stycznia 2008 weszły w życie przepisy chorwackiej ustawy o obowiązkowym ubezpieczeniu komunikacyjnym (mającej zastosowanie do ubezpieczenia OC samochodowego, lotniczego i łodzi, a także ubezpieczenia NNW dla pasażerów środków transportu publicznego) umożliwiające liberalizację warunków i taryf ubezpieczeniowych. Odpowiednio w lipcu 2008 r. i marcu 2009 r. miała miejsce nowelizacja chorwackiego prawa ubezpieczeniowego oraz ustawy o obowiązkowym ubezpieczeniu komunikacyjnym, w celu ujednoczenia ich przepisów z przepisami unijnymi.

## II.2 Praktyki rynkowe

Ubezpieczenie OC komunikacyjne jest wciąż sprzedawane bezpośrednio przez zakłady ubezpieczeniowe w urzędach rejestracji pojazdów. Pozostałe kanały dystrybucji są mniej istotne, choć rośnie liczba polis nabywanych przez Internet.

Chorwackie Biuro Ubezpieczeń prowadzi bazę danych szkód w celu przeciwdziałania wyłudzeniom. Członkowie Biura posiadają dostęp do bazy, co umożliwia im wykrycie szkód wielokrotnie zgłaszanych oraz wyłudzeń szkód komunikacyjnych. W 2008 r. wdrożono zautomatyzowane procedury mające na celu wykrywanie fałszywych polis poprzez porównanie danych na polisach OC otrzymanych z zakładów ubezpieczeń z danymi przekazanymi przez MSW. Centrum Informacyjne Biura podjęło kolejny projekt, którego celem jest rozwiązanie problemu nieubezpieczonych pojazdów.

Coraz popularniejsze stają się mechanizmy alternatywnego rozwiązywania sporów (ADR). Ośrodek mediacji przy Chorwackim Biurze Ubezpieczeń osiągnęło najlepsze wyniki spośród wszystkich ośrodków mediacyjnych w 2008 r., a w wyniku prac realizowanych przez Biuro Rzecznika Ubezpieczonych przy Chorwackim Biurze Ubezpieczeń poprawiły się normy ochrony konsumentów w sporach ubezpieczeniowych.

## III. Spodziewany rozwój

### III.1 Ustawodawstwo

Znowelizowane chorwackie prawo ubezpieczeniowe oraz ustawa o obowiązkowym ubezpieczeniu komunikacyjnym zawierają przepisy, które ułatwią wdrożenie stosownych Dyrektyw unijnych do prawa chorwackiego z chwilą przystąpienia tego kraju do UE.

Z chwilą przystąpienia Chorwacji do UE, Centrum Informacyjne Chorwackiego Biura Ubezpieczeń jest gotowe spełniać wymogi Czwartej Dyrektywy w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych. Centrum pomaga ofiarom wypadków drogowych znaleźć odpowiedni zakład ubezpieczeń, który wystawił polisę OC dla sprawcy wypadku, oraz udziela dalszych informacji zgodnie z przepisami chorwackiego prawa ubezpieczeniowego.

Centrum Informacyjne prowadzi rejestr ubezpieczeń OC wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Chorwacji, dostępny w sieci pod adresem [HYPERLINK "http://www.huo.hr"](http://www.huo.hr) www.huo.hr. Centrum prowadzi również bazę danych skróconych wersji raportów policyjnych, co ułatwia i przyspiesza procedury likwidacji szkód komunikacyjnych przez zakłady ubezpieczeń.



## I. Tendencje rynku

	2006	2007	2008	Wzrost 2006/07	Wzrost 2007/08
Dane finansowe					
Składka przypisana brutto dla ubez. komunikacyjnych (mln EUR)	156	163		4.30%	
- w tym OC	109	115		5.10%	
- w tym AC	47	48		2.50%	
Ubezpieczenia komunikacyjne jako % ogółu składek na ubezpieczenia majątkowe	45.40%	45.40%			
Średnia składka na ubezpieczenie kom. OC (w EUR)					
Wskaźnik mieszany – OC					
Dane strukturalne					
Liczba zakładów ubezpieczeń	21	20			
Wskaźnik koncentracji – 5 największych grup	55%				
Wskaźnik koncentracji – 10 największych grup	80%				
Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców		453			
Wskaźniki makroekonomiczne					
Realny wzrost PKB	4.10%	4.40%	3.70%		
Inflacja	2.30%	2.20%	4.40%		

W chwili obecnej funkcjonują 23 zakłady ubezpieczeń zajmujące się ubezpieczeniami komunikacyjnymi. Spośród tych zakładów, 19 to firmy krajowe, jedna to oddział spółki spoza Europy, a trzy prowadzą działalność na podstawie przepisów o swobodzie przedsiębiorczości. W 2008 r. liczba nowozarejestrowanych pojazdów wyniosła 67 772, w porównaniu z 64 405 w 2007 r., z czego 49 100 stanowiły pojazdy prywatne, w porównaniu z 48 133 w 2007 r.

Ubezpieczenia komunikacyjne są w dalszym ciągu sprzedawane w sieci agencyjnej lub bezpośrednio przez zakłady. Choć liczba sprzedaży dokonywanej drogą telefoniczną się zwiększa, sprzedaż internetowa pozostaje na niskim poziomie.

W kwestii likwidacji szkód, wprowadzany jest system elektronicznej oceny uszkodzeń samochodu w wyniku wypadku; system ten jest obecnie wdrażany w większości zakładów ubezpieczeń.

## I. Tendencje rynku

	2006	2007	2008	Wzrost 2006/07	Wzrost 2007/08
Dane finansowe					
Składka przypisana brutto dla ubezp. komunikacyjnych (mln EUR)	137	176	187	28.50%	6.50%
- w tym OC	57	69	76	20.70%	9.30%
- w tym AC	79	106	112	34.20%	4.70%
Ubezpieczenia komunikacyjne jako % ogółu składek na ubezpieczenia majątkowe	68.40%	69.30%	68.30%		
Średnia składka na ubezpieczenie kom. OC (w EUR)	121	133	138	9.30%	4.30%
Wskaźnik mieszany – OC	98%	113%	92%	15.00%	-18.20%
Dane strukturalne					
Liczba zakładów ubezpieczeń	8	9	10		
Wskaźnik koncentracji – 5 największych grup	96%	85%	82%		
Wskaźnik koncentracji – 10 największych grup	100%	100%	99%		
Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców		390			
Wskaźniki makroekonomiczne					
Realny wzrost PKB	10.00%	7.20%	-3.60%		
Inflacja	4.50%	6.70%	10.60%		

Firma Royal Sun Alliance weszła na rynek komunikacyjnych ubezpieczeń OC w III kw. 2008 r. W 2008 r. ceny reasekuracji wzrosły o ponad 10%.

## I.1 Wstępne tendencje na rok 2009 r.

Wciąż trwa recesja gospodarcza; pierwsze oznaki stabilizacji nie są spodziewane przed końcem 2009 r.

Liczba wypadków drogowych się zmniejsza. Oczekuje się ok. 20% spadku liczby szkód wypłaconych za 2009 r. Przewiduje się, że składki za komunikacyjne ubezpieczenia OC spadną o 10%, głównie w wyniku spadku taryf.

## Kierunki rozwoju

## II.1 Ustawodawstwo

Ustawa, która weszła w życie w grudniu 2008 r. umożliwia opłacenie dodatkowych składek dla Zielonej Karty ważnej poza obszarem EWG. Zakłady ubezpieczeniowe nie oferują tej opcji w szerszym zakresie.

## II.2 Praktyki rynkowe

Zakłady ubezpieczeń opracowały kodeks postępowania, który powinien poprawić jakość obsługi oraz informowania klientów.

Ze względu na rosnącą konkurencję, zakłady ubezpieczeń opracowały nowe usługi uzupełniające zakres podstawowej ochrony ubezpieczeniowej. Ochrona ta może obejmować kompleksowe ubezpieczenie lub assistance.

W 2008 r. odnotowano wzrost sprzedaży internetowej, w szczególności zawieranej przez brokerów, którzy odgrywają istotną rolę w świadczeniu usług kanałami elektronicznymi.

Fundusz Ubezpieczeń Komunikacyjnych poprawił proces obsługi zarejestrowanych, nieubezpieczonych pojazdów. W rezultacie, liczba nieubezpieczonych pojazdów uległa zmniejszeniu, a dane w Centrum Rejestracji Pojazdów zostały skorygowane.

Niektóre zakłady ubezpieczeń zmieniły polityki underwritingu i wyceny w ramach działalności komunikacyjnego ubezpieczenia OC. Przykładowo, obecnie polityka taka uwzględnia markę i model pojazdu, co podnosi jakość funkcjonowania systemu bonus-malus.

Fundusz Ubezpieczeń Komunikacyjnych, zakłady ubezpieczeniowe i warsztaty naprawcze podjęły współpracę przy wdrożeniu WinCabas, systemu komputerowego obliczającego łączny koszt napraw blacharskich samochodów osobowych i półciężarowych. WinCabas usprawnił już proces likwidacji szkód i poprawił kontrolę nad kosztami. Większość dealerów włączono do sieci. Niektóre zakłady ubezpieczeń wdrożyły również procedurę likwidacji szkód, w ramach której klient może zgłosić szkodę bezpośrednio w warsztacie naprawczym.

## II. Spodziewany rozwój

### III.1 Ustawodawstwo

Od dnia 11 grudnia 2009 r. do 10 czerwca 2012, limity odszkodowań za wypadki drogowe w Estonii za jedno ubezpieczone zdarzenie będą wynosić 0,5 mln EUR za szkody materialne i 2,5 mln EUR za szkody osobowe. Pełne limity, które zostaną wdrożone z dniem 11 czerwca 2012 wyniosą odpowiednio 1 mln EUR i 5 mln EUR.

## FINLANDIA

### II. Tendencje rynku

	2006	2007	2008	Wzrost 2006/07	Wzrost 2007/08
<b>Dane finansowe</b>					
Składka przypisana brutto dla ubez. komunikacyjnych (mln EUR)	1,196	1,189	1,245	-0.60%	4.70%
- w tym OC	683	644	666	-5.70%	3.40%
- w tym AC	513	545	579	6.20%	6.20%
Ubezpieczenia komunikacyjne jako % ogółu składek na ubezpieczenia majątkowe	38.10%	38.00%	38.10%		
Średnia składka na ubezpieczenie kom. OC (w EUR)	175	154	155	-12.20%	0.60%
Wskaźnik mieszany – OC	105%	101%	102%	-3.70%	1.70%
<b>Dane strukturalne</b>					
Liczba zakładów ubezpieczeń	18	18	18		
Wskaźnik koncentracji – 5 największych grup	91%	92%	92%		
Wskaźnik koncentracji – 10 największych grup	100%	100%	100%		
Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców		542			
<b>Wskaźniki makroekonomiczne</b>					
Realny wzrost PKB	4.90%	4.20%	1.00%		
Inflacja	1.30%	1.60%	3.90%		

### II. Kierunki rozwoju

#### II.1 Ustawodawstwo

Rząd wprowadził nową procedurę rejestracji pojazdów, która łączy rejestr pojazdów z danymi o ubezpieczeniach oraz danymi podatkowymi pojazdów. Nowa procedura wprowadza aktualizację rejestru pojazdów i umożliwia wyciąganie odpowiednich wniosków. Przykładowo, w 2008 r., wyrejestrowano 377 000 pojazdów. Pod koniec roku, stan ten dotyczył 316 000 pojazdów (w tym 230 000 samochodów osobowych). W 2008 r. na drogach znaleziono 962 wyrejestrowanych pojazdów.

Na początku 2009 r. przeprowadzono wstępne prace dotyczące członkostwa dot. Zielonej Karty dla Rosji.

#### II.2 Praktyki rynkowe

Największym obecnie kanałem sprzedaży komunikacyjnych ubezpieczeń OC są dealerzy samochodów.

W 2008 r. na fińskim rynku powstały dwa nowe, zagraniczne zakłady ubezpieczeń.

#### II.3 Rozwój sytuacji na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych

Fińskie Centrum Ubezpieczycieli Komunikacyjnych wystawia tymczasowe ubezpieczenie na tranzyt pojazdu. W 2008 r. wystawiono ok. 137 284 polis ubezpieczeniowych i zgłoszono 72 szkody.

Ministerstwo Zdrowia i Opieki Społecznej w dalszym ciągu prowadziło prace nad nowelizacją fińskiej ustawy o ubezpieczeniach komunikacyjnych.

## II.4 Bezpieczeństwo na drogach

Prace z zakresu bezpieczeństwa na drogach Fińskiego Centrum Ubezpieczycieli Komunikacyjnych zostały przeprowadzone przez Komitet Bezpieczeństwa Drogowego Zakładów Ubezpieczeń (VALT). Wypadki na drogach zostały zbadane we współpracy z właściwymi organami w całym kraju. 20 zespołów zbadało wszystkie wypadki śmiertelne oraz niektóre wypadki bez ofiar śmiertelnych, zgodnie z ujednoliconą metodą badawczą ulepszoną w 2003 r. Badane tematy obejmowały choroby kierowców, bezpieczeństwo lekkich przyczep, bezpieczeństwo motocyklistów, próby samobójcze kierowców oraz rolę warunków drogowych w wypadkach śmiertelnych z udziałem pieszych i rowerzystów.

## III. Spodziewany rozwój

Rating składek oraz rozwój produktów będzie prowadził do rozwoju konkurencji pomiędzy zakładami ubezpieczeń komunikacyjnych.

Współpraca pomiędzy branżą ubezpieczeniową, a rynkiem motoryzacyjnym oraz pozostałymi grupami zainteresowania będzie się w dalszym ciągu rozwijać. Elektroniczna kontrola szkód w warsztatach naprawczych staje się standardem.

## FRANCJA

### I. Tendencje rynku

	2006	2007	2008	Wzrost 2006/07	Wzrost 2007/08
<b>Dane finansowe</b>					
Składka przypisana brutto dla ubez. komunikacyjnych (mln EUR)	17,729	17,703	17,880	-0.10%	1.00%
- w tym OC	6,972	6,846	6,805	-1.80%	-0.60%
- w tym AC	10,757	10,857	11,075	0.90%	2.00%
Ubezpieczenia komunikacyjne jako % ogółu składek na ubezpieczenia majątkowe	31.20%	30.20%	29.30%		
Średnia składka na ubezpieczenie kom. OC (w EUR)	179	174	172	-2.80%	-1.40%
Wskaźnik mieszany – OC	120%	127%	119%	5.70%	-6.40%
<b>Dane strukturalne</b>					
Liczba zakładów ubezpieczeń	108	99			
Wskaźnik koncentracji – 5 największych grup	65%	65%			
Wskaźnik koncentracji – 10 największych grup	88%	89%			
Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców		481			
<b>Wskaźniki makroekonomiczne</b>					
Realny wzrost PKB	2.20%	2.30%	0.40%		
Inflacja	1.90%	1.60%	3.20%		

Firmy z pośrednikami stanowią 44,5% rynku, firmy prowadzące działalność bezpośrednią 35,8%, bancassurance 8,2%, a ubezpieczenia bezpośrednie 2,1%.

### II. Kierunki rozwoju

#### II.1 Ustawodawstwo

Ustawa uchwalona dnia 17 stycznia 2008 r. utworzyła nowe prawa dla osób, których pojazdy uległy zniszczeniu (spaleniu). Poszkodowani, którzy nie dysponowali ubezpieczeniem od pożaru, mogą ubiegać się o odszkodowanie z „funduszu odszkodowań dla poszkodowanych w wyniku aktów terroryzmu i innych przestępstw”. Aby uniknąć oszustw lub użytkowania pojazdów bez ubezpieczenia, zakłady ubezpieczeniowe wystąpiły do parlamentu o ustalenie pewnych warunków: dowodu rejestracji, przeglądu technicznego pojazdu, dowodu ograniczonych środków.

Propozycja rządu dotycząca wprowadzenia rocznego podatku dla pojazdów emitujących ponad 250g/km CO<sub>2</sub> pobieranego przez zakłady ubezpieczeniowe została zarzucona.

#### II.2 Biała Księga dotycząca odszkodowań za obrażenia ciała

W 2007 r. francuskie stowarzyszenie ubezpieczeniowe, FFSA, oraz Gema, francuska federacja zakładów ubezpieczeń wzajemnych, opublikowały Białą Księgę, której celem jest osiągnięcie większej jasności i przejrzystości poprzez harmonizację i wyjaśnienie kwestii dotyczących odszkodowań za obrażenia ciała. Biała Księga zawiera dwie propozycje kompleksowej reorganizacji bieżącego systemu korzystania z usług ubezpieczeń społecznych.

Aby metody określania odszkodowania odzwierciedlały zmiany społeczne, zakłady ubezpieczeniowe określiły za pomocą Białej Księgi środki, które zostaną podjęte w celu udzielenia

poszkodowanym lepszej pomocy (w szczególności najpoważniej poszkodowanym) w ramach planu rehabilitacji społeczno-zawodowej.

Dnia 24 kwietnia 2008 r. zorganizowano konferencję prasową. Biała Księga została przedstawiona stowarzyszeniom poszkodowanych, członkom parlamentu, członkom rządu, sędziom Sądu Apelacyjnego i Kasacyjnego oraz profesorom prawa. Mimo pozytywnej reakcji ze strony profesorów prawa, odzew ze strony stowarzyszeń poszkodowanych, a w szczególności prawników poszkodowanych, był nieprzychylny. Rozpoczęto rozmowy ze stowarzyszeniami poszkodowanych na temat określania stanu zdrowia poszkodowanych.

### **II.3 Ubezpieczenie osobiste kierowców**

Ustawa z dnia 5 lipca 1985 r. zapewnia lepsze traktowanie osób nie będących kierowcami, niż kierowców, przy ubieganiu się o odszkodowanie. Dwie propozycje krajowe (podane w dorocznym raporcie Sądu Kasacyjnego oraz raporcie „Catala”) mają na celu rozszerzenie warunków uzyskiwania odszkodowania przez kierowców, którzy będą traktowani tak, jak osoby nie będące kierowcami.

FFSA zaproponowała inne rozwiązanie: osobiste ubezpieczenie kierowców, nad którym prowadzone są obecnie prace wraz z Gema. FFSA jest przekonana, że ubezpieczenie zawierane przez kierowcę jest najlepszym sposobem ubezpieczenia wszystkich osób znajdujących się z pojeździe. Prace ukończono w roku 2009.

### **II.4 Programy przedpłaty**

W 2005 r. CNIL (instytucja ochrony danych osobowych) zgłosiła protest wobec projektu zakładu ubezpieczeniowego, który obejmował utworzenie programu przedpłaty. W wyniku dalszych kontaktów z CNIL okazało się, że nie było podstaw odrzucenia metody wyceny konkretnego ryzyka, która była rozwijana w innych krajach. W 2006 i 2007 r., wiele wniosków o zgodę dotyczących lokalizacji geograficznych zostało pozytywnie rozpatrzonych przez CNIL.

W międzyczasie opracowano szereg różnych programów przedpłaty, skierowanych do młodych kierowców i flot firmowych. Przykładowo, jedno z rozwiązań opiera się na umieszczeniu urządzenia w samochodzie, które rejestruje liczbę przejechanych kilometrów, na podstawie czego zakład ubezpieczeń oblicza koszt ubezpieczenia.

### **II.5 Relacje z rzeczoznawcami i warsztatami**

W 2007 r. zakłady ubezpieczeniowe uzgodniły z rzeczoznawcami i warsztatami dwa kodeksy najlepszych praktyk. W 2008 r. utworzono zespoły mające na celu omówienie kwestii takich jak wyceny, procedura postępowania z uszkodzonym nowym samochodem, wolny wybór warsztatu przez konsumenta, itd.

### **II.6 System rejestracji nowych pojazdów**

W 2007 r. zakłady ubezpieczeniowe uzgodniły z rzeczoznawcami i warsztatami dwa kodeksy najlepszych praktyk. W 2008 r. utworzono zespoły mające na celu omówienie kwestii takich jak wyceny, procedura postępowania z uszkodzonym nowym samochodem, wolny wybór warsztatu przez konsumenta, itd.

### **II.7 Procedura postępowania z uszkodzonymi pojazdami („Véhicule Endommagé”)**

W 2008 r., zakłady ubezpieczeniowe podjęły współpracę z rządem, rzeczoznawcami i warsztatami w celu utworzenia procedury postępowania z uszkodzonymi pojazdami, którą wdrożono w 2009 r. Procedura ta umożliwia policji lub rzeczoznawcom natychmiastowe wycofanie z ruchu pojazdu uznanego za niebezpieczny w wyniku wypadku, w oparciu o konkretne kryteria. W ramach tej procedury, rzeczoznawca informuje władze, że zbadany pojazd jest niebezpieczny, a stosowne władze zawieszają dowód rejestracyjny, tak by właściciel nie mógł korzystać ani zbyć pojazdu do czasu jego naprawy.

## II.8 Bezpieczeństwo na drodze

W 2008 r. zakłady ubezpieczeniowe kontynuowały działania na rzecz bezpieczeństwa na drogach (tworzenie witryn internetowych, udział w „Mondial de l'Auto” lub „Tygodniu bezpieczeństwa na drodze”, tworzenie narzędzi takich, jak płyty DVD dot. bezpieczeństwa na drodze dla studentów, kursy szkoleniowe dla młodych i starszych kierowców, itd.)

Zakłady ubezpieczeniowe promowały ustawiczne kształcenie kierowców, obejmujące udział osób w każdym wieku w szkoleniach kierowców oraz szkoleniach z zakresu bezpieczeństwa na drodze. W lutym 2009 r. FFSA zorganizowała sympozjum dotyczące ustawicznego kształcenia.

Na początku 2008 r., FFSA zorganizowała konferencję prasową, której celem było określenie propozycji z zakresu poprawy uprawnień na kierowanie motorowerem. W 2008 r. przeprowadzono kampanię, która ostrzegała nastolatków o niebezpieczeństwie związanym z modyfikacją mocy motoroweru lub ignorowaniem kodeksu drogowego ([www.mortelscooter.fr](http://www.mortelscooter.fr)). Witryna ta zawiera wypowiedzi młodych poszkodowanych osób oraz młodych specjalistów (ratowników, fizjoterapeutów, mechaników, itd.). W 2009 r. państwo zorganizowało szereg spotkań na dwóch kółkach, na które zaproszono zakłady ubezpieczeniowe.

## II.9 Zapobieganie wyłudzeniom i przestępstwom

W ramach umowy „Trans-vol”, policja jest zobowiązana udostępnić zakładom ubezpieczeń dane umożliwiające wyszukanie skradzionych pojazdów. W 2008 r. liczba skradzionych pojazdów uległa zmniejszeniu (w 2008 r. skradziono 164 564 pojazdów, w porównaniu z 169 907 w 2007 r.). W 2008 r. liczba znalezionych pojazdów spadła o 8.3% do 95 659.

Alfa, organizacja promująca środki zapobiegawcze oraz sposoby wykrywania oszust, informuje zakłady ubezpieczeniowe o prowadzonych badaniach, metodologiach oraz dokumentacji technicznej, a także udostępnia środki wymiany informacji oraz zapewnia dostęp do certyfikowanej sieci detektywów. Z badania wyłudzeń z ubezpieczeń komunikacyjnych (na które odpowiedziało 39% zakładów) wynika, że wykryto 10 939 przypadków oszust, co umożliwiło zaoszczędzenie 27 mln EUR. Średni koszt fałszywej szkody spadł o 32% (z 4 000 EUR do 2 700 EUR). W 2008 r., grupa rzeczoznawców i zakładów ubezpieczeń opracowała kodeks postępowania ułatwiający identyfikację oszust.

Argos, organizacja non-profit założona przez francuskie zakłady ubezpieczeń bada, identyfikuje i odzyskuje pojazdy i pozostałe mienie zgłoszone przez właścicieli jako skradzione. W 2008 r. Argos znalazła lub zidentyfikowała 10 163 pojazdy (10 445 w 2007 r.). Spadek ten wynika z mniejszej liczby kradzieży pojazdów. Główną rolą Argosa jest identyfikacja skradzionych pojazdów, za co organizacja otrzymuje wpływy od zakładów ubezpieczeń. Organizacja rozwija współpracę z parkingami odholowywanych pojazdów oraz współpracuje z pozostałymi krajami europejskimi.

## II.9 Ruch międzynarodowy

W 2008 r. Bureau Central Français obsłużyło 12 553 wypadków we Francji z udziałem pojazdów zarejestrowanych zagranicą. Liczba spraw spornych pozostała na niezmiennym poziomie, 338 spraw w 2008 w porównaniu z 340 sprawami w 2007 r.



## I. Tendencje rynku

	2006	2007	2008	Wzrost 2006/07	Wzrost 2007/08
Dane finansowe					
Składka przypisana brutto dla ubezpie. komunikacyjnych (mln EUR)	21,076	20,669	20,251	-1.90%	-2.00%
- w tym OC	13,098	12,805	12 495	-2.20%	-2.40%
- w tym AC	7,978	7 864	7 756	-1.40%	-1.40%
Ubezpieczenia komunikacyjne jako % ogółu składek na ubezpieczenia majątkowe	25.40%	24.80%	24.00%		
Średnia składka na ubezpieczenie kom. OC (w EUR)	238	230	222	-3.20%	-3.60%
Wskaźnik mieszany – OC	95%	97%	96%	2.10%	-1.00%
Dane strukturalne					
Liczba zakładów ubezpieczeń	103	104			
Wskaźnik koncentracji – 5 największych grup	46%	47%	47%		
Wskaźnik koncentracji – 10 największych grup	68%	68%	68%		
Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców		497			
Wskaźniki makroekonomiczne					
Realny wzrost PKB	3.20%	2.50%	1.30%		
Inflacja	1.80%	2.30%	2.80%		

### I.1 Wstępne tendencje na rok 2009

Wstępne wartości oraz sytuacja na rynku sugeruje, że w 2009 r. utrzyma się spadek przypisu ze składki brutto oraz wzrost kosztów likwidacji szkód. Niemieckie stowarzyszenie ubezpieczeniowe, GDV, oczekuje straty operacyjnej w wysokości 600 mln EUR w 2009 r.

## II. Kierunki rozwoju

### II.1 Elektroniczna wymiana danych pomiędzy zakładami ubezpieczeń, a urzędami rejestracji pojazdów

Rejestracja pojazdów jest obowiązkowo połączona z koniecznością wystawienia dowodu odpowiedniego ubezpieczenia komunikacyjnego OC. Wymiana dokumentów w formie papierowej pomiędzy lokalnymi urzędami rejestracyjnymi, a zakładami ubezpieczeń jest zastępowana cyfrową wymianą danych. Proces ten jest wdrażany dwuetapowo. 1 marca 2008 r. wdrożono elektroniczny dowód wystawienia polisy OC. Drugi etap, obejmujący migrację całego procesu komunikacji pomiędzy urzędami rejestracji pojazdów a zakładami ubezpieczeń do formy elektronicznej oraz cyfrowej wymiany danych, ukończono w 2009 r.

### II.2 „Germany Online” / „rejestracja pojazdów online”

Głównym celem projektu uruchomionego przez rząd federalny w 2006 r. jest udostępnienie platformy elektronicznej dla władz administracyjnych, klientów i przedsiębiorstw w celu obsługi kontaktów z organami państwowymi oraz wzajemnych transakcji drogą elektroniczną. Jednym z podprojektów „Germany Online” jest poprawa procesu rejestracji pojazdów. Pierwszy etap zostanie uruchomiony w roku 2010. Pięć niemieckich landów zapewni rejestrację pojazdów online w ramach programu pilotażowego, z ograniczeniem do procesu składania wniosków, bez wydawania tablic rejestracyjnych. Mimo to, klienci mogą zlecić urzędowi rejestra-

cyjnemu wydanie tablic rejestracyjnych. Ostatni etap „rejestracji pojazdu online” ma na celu nie tylko zapewnienie opcji składania wniosku przez sieć, lecz również umożliwić przeprowadzenie całego procesu rejestracyjnego online, w tym elektronicznej aktywacji i deaktywacji specjalnych tablic rejestracyjnych.

## II. Tendencje rynku

	2006	2007	2008	Wzrost 2006/07	Wzrost 2007/08
Dane finansowe					
Składka przypisana brutto dla ubez. komunikacyjnych (mln EUR)	1,231	1,331	1,371	-8.10%	3.00%
- w tym OC	942	1,011	1,027	7.30%	1.60%
- w tym AC	289	320	344	10.70%	7.50%
Ubezpieczenia komunikacyjne jako % ogółu składek na ubezpieczenia majątkowe	59.80%	60.90%	60.30%		
Średnia składka na ubezpieczenie kom. OC (w EUR)	215	185	189	-13.70%	1.80%
Wskaźnik mieszany – OC	133%	139%		3.90%	
Dane strukturalne					
Liczba zakładów ubezpieczeń	41	44	45		
Wskaźnik koncentracji – 5 największych grup	40%	39%	37%		
Wskaźnik koncentracji – 10 największych grup	63%	64%	62%		
Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców		429			
Wskaźniki makroekonomiczne					
Realny wzrost PKB	4.50%	4.50%	2.00%		
Inflacja	3.30%	3.00%	4.20%		

## II. Kierunki rozwoju

### II.1 Ustawodawstwo

Najważniejsze spośród szeregu zmian krajowych przepisów ubezpieczeniowych wprowadzonych przez nowy urząd nadzoru ubezpieczeniowego, Komitet Nadzoru nad Ubezpieczeniami Prywatnymi (PISC) w 2009 r.:

Ustawa 3746/2009 wdrażająca, między innymi, Piątą Dyrektywę w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych.

- Określenie minimalnych kwot obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego dla obrażeń ciała w wysokości 1 mln EUR na poszkodowanego oraz straty materialne w wysokości 1 mln EUR za zdarzenie. Wyznaczono okres przejściowy, w którym zostaną zwiększone obecne kwoty minimalne. Od 1 czerwca 2009 r., kwoty minimalne będą wynosić 0,5 mln EUR na poszkodowanego za szkody osobowe i 0,5 mln EUR za straty materialne, za zdarzenie, bez względu na liczbę poszkodowanych. Od 1 stycznia 2011 r. minimalne kwoty wynosić będą 0,75 mln EUR na poszkodowanego za szkody osobowe i 0,75 mln EUR za straty materialne, za zdarzenie, bez względu na liczbę poszkodowanych. Od 1 czerwca 2012 r. minimalne kwoty wynosić będą 1 mln EUR na poszkodowanego za szkody osobowe i 1 mln EUR za straty materialne, za zdarzenie, bez względu na liczbę poszkodowanych.
- Rozszerzenie planu ochrony poszkodowanych osób trzecich w razie szkody materialne wyrządzonej przez niezidentyfikowany pojazd. Szkoda materialna będzie pokrywana w razie istotnych obrażeń ciała, wymagających co najmniej pięciodniowej hospitalizacji.
- Zmiany dotyczące ważności umowy ubezpieczeniowej w razie zbycia własności lub posiadania pojazdu mechanicznego. W takich wypadkach, polisa ubezpieczeniowa ulega rozwiązaniu 30 dni po dacie zbycia, bez konieczności podejmowania jakichkolwiek działań przez zakład ubezpieczeniowy.

- Wprowadzenie nowego przepisu, na mocy którego ubezpieczający lub ubezpieczony posiada prawo do żądania zaświadczenia dotyczącego roszczeń odszkodowawczych strony trzeciej w związku z pojazdem mechanicznym ubezpieczonym na przestrzeni ostatnich pięciu lat.
- Zobowiązanie zakładów ubezpieczeń do zawiązywania odpowiednich rezerw technicznych w sposób ciągły i w każdym czasie.
- Wycofanie bieżącego systemu corocznego raportowania rezerw technicznych do 30 czerwca każdego roku. Należy zauważyć, że na mocy decyzji nowego organu nadzoru, przyjętej w listopadzie 2008 r., raportowanie rezerw technicznych było wymagane co trzy miesiące. Decyzja ta miała na celu zreformowanie obecnych ram rezerw technicznych w ubezpieczeniach majątkowych. Podobna decyzja dotycząca ubezpieczeń na życie jest obecnie rozpatrywana przez organ nadzoru.
- Wycofanie od dnia 1 stycznia 2009 r. opłaty skarbowej nakładanej na a) składki z tytułu ubezpieczeń na życie i majątkowych, b) wartości wykupienia polis ubezpieczenia na życie oraz c) odsetek wynikających z ubezpieczeniowej odpowiedzialności odszkodowawczej. Jednakże, należy zauważyć, że zgodnie z decyzją interpretacyjną Ministerstwa Gospodarki i Finansów wydaną po wejściu w życie ustawy 3746/09, składki z tytułu ubezpieczeń od kosztów prawnych są wyłączone z zakresu tego konkretnego przepisu podatkowego. Ze względu na arbitralny kontekst powyższej interpretacji, greckie stowarzyszenie ubezpieczeniowe, HAIC, wszczęło szereg działań argumentujących jego wycofanie, póki co, bez powodzenia.

Ustawa 3783/2009 znowelizowała ustawę 3651/2008 w zakresie pomocy drogowej (assistance). Ustawa 3651/2008 obejmuje przepisy, które mogą zostać uznane za niezgodne z podstawową legislacją europejską, w szczególności zasadą swobody przemieszczania się przedsiębiorstw, swobody świadczenia usług, swobody ustalania stawek i składek, oraz przepisami dot. konkurencji.

Wygląda, że nowe przepisy są sprzeczne z legislacją europejską w jeszcze większym stopniu. Wkrótce zostanie podjęta decyzja, czy sprawę tę należy zgłosić Komisji Europejskiej. Ustawa 3769/2009 wdraża Dyrektywę 2004/113/WE dot. równości mężczyzn i kobiet.

## II.2 Praktyki rynkowe

W 2008 r. odnotowano istotny wzrost liczby spraw rozpatrywanych w ramach Bezpośredniego Porozumienia Ugodowego (DSA). W ramach DSA załatwiono 54,7% wypadków kwalifikujących się do ugody.

## Spodziewany rozwój

### III.1 Praktyki rynkowe

Walka z wyłudzeniami z ubezpieczeń pozostaje istotnym priorytetem dla greckiego rynku ubezpieczeń. HAIC pracuje nad rozwojem informatycznego systemu przeciwdziałającego oszustwom oraz innych mechanizmów walki z oszustwami.

### III.2 Ustawodawstwo

PISC opublikowała projekt standardowej procedury zarządzania szkodami dla szkód komunikacyjnych. HAIC wyraziła istotne wątpliwości co do funkcjonalności tej procedury.

## I. Tendencje rynku

	2006	2007	2008	Wzrost 2006/07	Wzrost 2007/08
Dane finansowe					
Składka przypisana brutto dla ubezpie. komunikacyjnych (mln EUR)	884	929	923	-5.10%	-0.70%
- w tym OC	490	530	534	8.20%	0.90%
- w tym AC	395	400	389	1.30%	-2.80%
Ubezpieczenia komunikacyjne jako % ogółu składek na ubezpieczenia majątkowe	57.10%	55.40%	54.10%		
Średnia składka na ubezpieczenie kom. OC (w EUR)	124	132		6.00%	
Wskaźnik mieszany – OC	105%	104%		-1.30%	
Dane strukturalne					
Liczba zakładów ubezpieczeń	13				
Wskaźnik koncentracji – 5 największych grup					
Wskaźnik koncentracji – 10 największych grup					
Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców		287			
Wskaźniki makroekonomiczne					
Realny wzrost PKB	4.00%	1.20%	0.60%		
Inflacja	4.00%	7.90%	6.00%		

## I. Kierunki rozwoju

## II.1 Ustawodawstwo

Po kilku latach przygotowań, w czerwcu 2008 r. rząd przedstawił parlamentowi projekt uchwały nowego kodeksu cywilnego. Podstawowe zmiany przepisów ubezpieczeniowych określają ramy cywilnoprawne branży w długoterminowym horyzoncie.

Węgierskie stowarzyszenie ubezpieczeniowe, MABISZ, uczestniczyło w sporządzaniu projektu ustawy, jako członek Komitetu Kodyfikacji. Osoby uczestniczące w sporządzaniu projektu ustawy składały raporty z przebiegu prac, głównie części prawnej, lecz również udostępniły szczegółową analizę pozostałych części, a także informacje ogólne.

Ponad 400 propozycji wymaga rozpatrzenia z punktu widzenia zakładów ubezpieczeń. MABISZ również przedłożyła propozycje kilku zmian.

Stowarzyszenie starało się przedstawić kwestionowane zagadnienia kodyfikacji swoim członkom, a także ogółowi społeczeństwa, dlatego też wzięło udział w konferencjach naukowo-branżowych na Węgrzech i zagranicą (w tym X Aida Budapest Insurance Colloquium, w ramach którego przeprowadzono analizę limitów odpowiedzialności w ramach prawa cywilnego) oraz opublikowało szereg artykułów.

## II.2 Praktyki rynkowe

Spośród wszystkich linii biznesowych, od lat największa konkurencja jest prowadzona wśród obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych OC. W rezultacie, jeden z zakładów ubezpieczeniowych, MÁV ÁBE Mutual, ogłosił niewypłacalność w połowie roku, a urząd nadzoru cofnął zakładowi zezwolenie na prowadzenie działalności w dniu 15 sierpnia 2008 r.

Piąta Dyrektywa w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych została przeniesiona do prawa krajowego na mocy ustawy LXII z 2009 r. o obowiązkowym ubezpieczeniu komunikacyjnym OC, która weszła w życie dnia 1 stycznia 2010, zastępując dekret rządowy nr 190/2004. Organizacja MABISZ uważała, że dekret był wystarczający do swoich celów, jednocześnie stojąc na stanowisku, że nowy akt ze stosownymi przepisami prawnymi zapewni lepsze podstawy do oferowania szerokiego zakresu ubezpieczeń komunikacyjnych OC.

Pomimo faktu, iż limity na Węgrze zawsze były na wystarczająco wysokim poziomie – nawet w porównaniu ze średnią europejską – limit został niedawno zwiększony do 1,6 mld HUF dla szkód osobowych. Ustawa tworzy bazę historycznych szkód, zawierającą dane o wszystkich wypadkach. Baza ta będzie prowadzona przez Centrum Informatyczne.

Zakończenie działalności MÁV ÁBE będzie prawdopodobnie mieć wpływ na węgierski rynek ubezpieczeniowy, a także rozwój ustawodawstwa w najbliższej przyszłości.

## I. Tendencje rynku

	2006	2007	2008	Wzrost 2006/07	Wzrost 2007/08
Dane finansowe					
Składka przypisana brutto dla ubezpie. komunikacyjnych (mln EUR)	21,612	21,523	20,845	-0.40%	-3.20%
- w tym OC	18,415	18,239	17,637	-1.00%	-33%
- w tym AC	3,197	3,284	3,208	2.70%	-2.30%
Ubezpieczenia komunikacyjne jako % ogółu składek na ubezpieczenia majątkowe	58.20%	57.20%	55.70%		
Średnia składka na ubezpieczenie kom. OC (w EUR)	429	422	407	-1.70%	-3.60%
Wskaźnik mieszany – OC	100%	100%	103%	0.80%	2.10%
Dane strukturalne					
Liczba zakładów ubezpieczeń	74	74	66		
Wskaźnik koncentracji – 5 największych grup	74%	71%	70%		
Wskaźnik koncentracji – 10 największych grup	91%	90%	89%		
Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców		606			
Wskaźniki makroekonomiczne					
Realny wzrost PKB	2.00%	1.60%	-1.00%		
Inflacja	2.20%	2.10%	3.50%		

## II. Kierunki rozwoju

### II.1 Ustawodawstwo

W 2008 i 2009 r. włoski urząd nadzoru (ISVAP) opracował dalsze przepisy dotyczące Kodeksu Ubezpieczeń Prywatnych. Pośród nowych interwencji ISVAP na rynku ubezpieczeń OC, szczególnie interesujące dla klientów może okazać się wdrożenie kompleksowego kalkulatora OC [kodeks ubezpieczeniowy, art. 136].

#### II.1.a Kompleksowy kalkulator OC

Projekt został uruchomiony w 2008 r. Od 15 czerwca 2009 r., witryny ISVAP oraz Ministerstwa Rozwoju Gospodarczego oferowały Kompleksowy Kalkulator dla ubezpieczeń komunikacyjnych. Celem programu jest umożliwienie konsumentom, za pomocą jednego zapytania, określenia szacowanych składek dla wszystkich zakładów ubezpieczeń funkcjonujących we Włoszech dla danej polisy, co umożliwi zaoszczędzenie czasu i energii przy dokonywaniu porównań. ISVAP położyła szczególny nacisk na łatwość użytkowania kalkulatora:

- System musi umożliwiać oszacowanie składek komunikacyjnego OC – dla nowych polis bez żadnych zniżek (o które należy wystąpić bezpośrednio do zakładu ubezpieczeń) – na podstawie wszystkich głównych parametrów cenowych podanych przez same zakłady ubezpieczeń. Użytkownik wprowadza dane dla parametrów. Usługa kosztorysowa informuje konsumenta, że liczba podanych szacunków zależy od liczby wypełnionych pól danych.
- Do głównych parametrów cenowych przypisywane są stałe wartości: kalkulator podaje jedynie koszty składek oparte na typowym wzorze, np. bonus-malus, przy czym limit odpowiedzialności to ustawowe, wymagane minimum. Konsumentom są informowani, że korzystając z kalkulatorów dostępnych na witrynach internetowych zakładów ubezpieczeń mogą uzyskać szacunkowe kwoty polis przy zastosowaniu różnych

wzorów wyceny, przykładowo z ustaloną kwotą udziału własnego lub bonus-malus z udziałem własnym; a także wykupić polisy z wyższym limitem odpowiedzialności lub skorzystać z określonych form odpowiedzialności (dopuszczających niższą składkę w zamian za zgodę na naprawę pojazdu przez mechanika zatrudnionego przez zakład ubezpieczeń). Konsumenci są ponadto informowani, że mogą wystąpić bezpośrednio do zakładu ubezpieczeń lub jego agentów o zniżki od ceny podanej przez kalkulator.

Dlatego też, należy podkreślać, że liczba wyliczonych szacunków jest bezpośrednio uzależniona od informacji podanych przez konsumenta i dotyczących profilu ryzyka konsumenta – np. danych osobowych właściciela pojazdu (wiek, miejsce zamieszkania, itd.) oraz pozostałych członków gospodarstwa domowego, sposobu korzystania z pojazdu oraz wyposażenia pojazdu.

Obecnie kalkulator obsługuje wyłącznie samochody osobowe, skutery i motocykle. Przewiduje się rozszerzenie funkcjonalności kalkulatora w terminie późniejszym.

Kalkulator podaje nazwy zakładów ubezpieczeń, składki oraz daty wygaśnięcia polis, w kolejności rosnącej składek.

Witryna opisuje kalkulator jako narzędzie ułatwiające konsumentom porównywanie cen ubezpieczenia komunikacyjnego OC, a nie jako środek zakupu polis. Podane dane szacunkowe wiążą zakład ubezpieczeniowy przez okres przynajmniej 60 dni od daty ich podania.

Biorąc pod uwagę zamierzoną funkcję kalkulatora, którą jest udzielanie wstępnych informacji, konsumenci winni skorzystać z kalkulatorów poszczególnych zakładów ubezpieczeniowych, aby otrzymać dokładną wycenę polisy. Ponadto, aby zapewnić bardziej zrozumiałe porównanie wszystkich ofert, przyszły ubezpieczający powinien przeanalizować nie tylko „ceny”, lecz również warunki polis.

#### **II.1.b Przepisy dotyczące przejrzystości (Kodeks Ubezpieczeniowy art. 182 i 185)**

W pierwszej połowie 2009 r., ISVAP rozpoczęła konsultacje dotyczące proponowanego przepisu o przejrzystości i reklamie produktów z zakresu ubezpieczeń na życie i ubezpieczeń majątkowych. Kompleksowy przepis ma na celu dalszą poprawę informacji przekazywanych przez zakłady ubezpieczeniowe klientom przed podpisaniem umowy oraz informacji zawartych w umowie.

#### **II.1.c Bezpośrednia odpowiedzialność odszkodowawcza w zakresie komunikacyjnych ubezpieczeń OC**

We Włoszech, główna umowa dot. likwidacji szkód, Karta, określa procedurę wypłaty bezpośredniego odszkodowania przez zakłady ubezpieczeniowe.

System bezpośredniej odpowiedzialności odszkodowawczej w zakresie komunikacyjnych ubezpieczeń OC wszedł w życie dnia 1 lutego 2007 r. W razie wypadku prowadzącego do szkód materialnych i niewielkich obrażeń ciała, strona nie będąca sprawcą lub będąca jedynie częściowym sprawcą występuje bezpośrednio do swojego zakładu ubezpieczeń, który pokrywa szkody tej osoby, zgodnie z przepisami prawa.

Wnoskowanie o bezpośrednią odpowiedzialność jest możliwe wyłącznie w razie spełnienia określonych warunków. W wypadku muszą uczestniczyć tylko dwa pojazdy, oba zidentyfikowane, właściwie ubezpieczone i zarejestrowane we Włoszech; jeśli jednym z pojazdów jest skuter, skuter ten musi posiadać numer tablicy rejestracyjnej w nowym systemie. Procedury nie stosuje się do pojazdów rolniczych. Jeśli oprócz uszkodzenia pojazdów i przewożonych przedmiotów występują obrażenia kierowcy, który nie jest sprawcą, obrażenia nie mogą być poważne, tj. nie mogą powodować trwałej niepełnosprawności powyżej 9% u kierowcy nie będącym sprawcą. Jeśli chodzi o pasażerów, odpowiedzialność odszkodowawcza ma mie-



jsce, nawet gdy obrażenia prowadzą do trwałej niepełnosprawności powyżej 9%, bez względu na liczbę pojazdów uczestniczących w wypadku.

W 2007 r. odsetek pojazdów mechanicznych powodujących szkody kwalifikujące się do odpowiedzialności bezpośredniej na mocy konwencji dot. Karty wyniósł 75,1%.

W pierwszych dwóch latach funkcjonowania, system bezpośredniej odpowiedzialności odszkodowawczej przyniósł pozytywne wyniki, skracając czas ugody oraz średni koszt szkód rozpatrzonych w drodze ugody i pokrytych rezerwą. Jednakże, nie odnotowano istotnego zmniejszenia kosztów szkód z wypadków. Ponadto, rygorystyczne zasady obliczania ustalonych kwot odszkodowania dla obligatoryjnego zakładu ubezpieczeń uniemożliwiały klasyfikację wypadków według rodzaju pojazdu, co powodowało poważne problemy związane z ryzykiem wyceny.

Przykładowo, motocykle i skutery często uczestniczą w wypadkach, w których występują szkody osobowe i konieczność wypłaty wyższego, przeciętnego odszkodowania. Fakt ten przyczynił się do dysproporcji pomiędzy rozliczeniami dokonywanymi przez zakłady ubezpieczeń a refundacjami z programu odszkodowań o ustalonej wysokości.

Przy obliczaniu kwot za 2009 r., Ministerstwo Rozwoju Gospodarczego wciąż badało występujące problemy, w odpowiedzi na uwagi zgłaszane przez branżę. Dekret prezydencki 28 z dnia 18 lutego 2009 r., opublikowany w „Gazzetta Ufficiale” z 2 kwietnia, umożliwił oparcie odszkodowania pomiędzy zakładami ubezpieczeń na średnich kosztach szkody zróżnicowanych wg klasy pojazdu, a nie tylko, jak poprzednio, obszarze geograficznym lub wg szkód osobowych i pozostałych.

#### **II.1.d Bezpośrednia odpowiedzialność odszkodowawcza a nowe przepisy dot. odpowiedzialności**

Przepisy dotyczące bezpośredniej odpowiedzialności odszkodowawczej otwarcie dopuszczają polisy, które w zamian za niższą składkę, zobowiązują ubezpieczającego do naprawy szkody powypadkowej w warsztacie przynależącym do sieci zakładu ubezpieczeniowego. Stowarzyszenie ISVAP orzekło, że witryny zakładów ubezpieczeń sprzedających OC komunikacyjne „w razie występowania klauzul umownych dla konkretnych form odpowiedzialności odszkodowawczej, muszą zawierać łącze do bieżącej listy warsztatów zapewniających bezpośrednią naprawę powypadkową pojazdu.”

W ciągu trzech lat obowiązywania przepisów o bezpośredniej odpowiedzialności odszkodowawczej, te konkretne klauzule naprawcze stały się coraz popularniejsze. Obecnie są one uwzględniane w umowach oferowanych przez znaczną liczbę zakładów ubezpieczeniowych, których udział w rynku wynosi ok. 50% łącznych składek z ubezpieczeń komunikacyjnych we Włoszech.

#### **II.1.e Oszustwa ubezpieczeniowe: nowe przepisy dla bazy danych szkód Komunikacyjnych ISVAP**

W lutym 2009 r. stowarzyszenie ISVAP rozpoczęło konsultacje dotyczące nowych przepisów dla bazy danych szkód komunikacyjnych OC, którą utworzono w 2000 r. w celu zapobiegania oszustwom ubezpieczeniowym. Po konsultacjach, urząd nadzoru opublikował ostateczną wersję dokumentu dnia 1 czerwca (Rozporządzenie 31/2009). Biorąc pod uwagę istotny wpływ nowych przepisów na organizację zakładów ubezpieczeń oraz obieg danych, zdecydowano, że postanowienia dotyczące udostępniania informacji oraz wglądu do bazy danych wejdą w życie w ciągu 18 miesięcy od ich publikacji w „Gazzetta Ufficiale”.

W trakcie konsultacji, włoskie stowarzyszenie ubezpieczeniowe, Ania, zwróciło uwagę na niewykorzystany potencjał bazy danych ISVAP i zaleciło wprowadzenie zmian w celu optymalizacji wykorzystania bazy danych przez zakłady ubezpieczeń.

Stowarzyszenie zgłosiło również chęć branży ubezpieczeniowej wsparcia istotnego kosztu

poprawienia bazy danych, zakładając, że nowa struktura stanie się nieocenionym narzędziem walki z oszustwami. W szczególności, stowarzyszenie Ania wniosło szereg propozycji przekształcenia bazy danych z pliku zawierającego historię szkód komunikacyjnych w aktywne narzędzie zwalczania oszustw, system informujący zakłady ubezpieczeń o wykrytych anomaliach w poniesionych i zgłoszonych szkodach, w oparciu o techniki eksploracji danych, wychwytyjące podejrzane sytuacje na podstawie wstępnie określonych wskaźników ryzyka oszustw.

Raport ISVAP dotyczący wyników konsultacji – utrzymujący interpretację urzędu nadzoru w zakresie bieżących przepisów – udzielił wsparcia propozycjom stowarzyszenia Ania w związku z utworzeniem konkretnego organu przeciwdziałania oszustwom w branży ubezpieczeniowej. Opracowanie skutecznych narzędzi przeciwdziałania oszustwom jest sprawą niezwykle istotną we Włoszech. Przykładowo, oficjalne doroczne statystyki ISVAP oparte na raportach zakładów ubezpieczeń dotyczących wykrytych oszustw zawierają istotne niedoszacowania zakresu tego zjawiska.

#### **II.1.f Transpozycja Piątej Dyrektywy w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych**

Nowe, minimalne obowiązkowe limity ubezpieczeniowe dla polis ubezpieczenia komunikacyjnego we Włoszech obowiązują od 11 grudnia 2009 r.

Wprowadzono istotną zmianę minimalnego limitu obowiązkowego. Stary minimalny limit odpowiedzialności odszkodowawczej wynoszący 774 685.35 EUR dla samochodów osobowych, motocykli i skuterów był o wiele niższy od nowego minimum wprowadzonego Dyrektywą. Nawet jeśli włoskie zakłady ubezpieczeniowe stopniowo zwiększałyby wcześniej limity odpowiedzialności odszkodowawczej – w celu stopniowego podniesienia składek do dodatkowego, wymaganego pokrycia ryzyka – podział polis wg limitu odpowiedzialności odszkodowawczej wykazał, że 23% wszystkich polis ważnych w 2007 r. oferowało jedynie minimalny limit prawny. Tym samym, włoski rząd podjął decyzję o wdrożeniu Piątej Dyrektywy w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych na przestrzeni pięciu lat.

Poczynając od 11 grudnia 2009 r., polisy ubezpieczenia komunikacyjnego OC dla wszystkich rodzajów pojazdów i statków wodnych muszą spełniać poniższe normy:

- dla obrażeń ciała, minimalny limit odpowiedzialności wynosi przynajmniej 2,5 mln EUR za wypadek, bez względu na liczbę poszkodowanych; oraz,
- dla szkód materialnych, minimalny limit odpowiedzialności wynosi przynajmniej 500 tys. EUR za wypadek, bez względu na liczbę poszkodowanych.

Po pełnym wdrożeniu nowych przepisów w dniu 11 czerwca 2012 r., polisy ubezpieczeniowe obejmujące dowolny rodzaj pojazdu lub statku wolnego będą musiały spełniać poniższe normy:

- dla obrażeń ciała, minimalny limit odpowiedzialności wynosi przynajmniej 5 mln EUR za wypadek, bez względu na liczbę poszkodowanych; oraz,
- dla szkód materialnych, minimalny limit odpowiedzialności wynosi przynajmniej 1 mln EUR za wypadek, bez względu na liczbę poszkodowanych.

Po 2012 r., Ministerstwo Rozwoju Gospodarczego będzie korygować minimalny limit odpowiedzialności co pięć lat, zmianą procentową europejskiego wskaźnika cen konsumenckich.

## II. Tendencje rynku

	2006	2007	2008	Wzrost 2006/07	Wzrost 2007/08
Dane finansowe					
Składka przypisana brutto dla ubezpie. komunikacyjnych (mln EUR)	60	61	62	1.30%	1.50%
- w tym OC	34	36	35	5.40%	-2.50%
- w tym AC	26	25	27	-4.10%	7.30%
Ubezpieczenia komunikacyjne jako % ogółu składek na ubezpieczenia majątkowe	52.10%	48.50%	48.80%		
Średnia składka na ubezpieczenie kom. OC (w EUR)		188	184		-2.50%
Wskaźnik mieszany – OC					
Dane strukturalne					
Liczba zakładów ubezpieczeń	11	11	11		
Wskaźnik koncentracji – 5 największych grup					
Wskaźnik koncentracji – 10 największych grup					
Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców		636			
Wskaźniki makroekonomiczne					
Realny wzrost PKB	3.80%	3.70%	2.10%		
Inflacja	2.60%	0.70%	4.70%		

## II. Kierunki rozwoju

Ogólnie uznaje się, że obecny system taryfikacji, oparty głównie na pojemności silnika, jest przestarzały i niedostatecznie odzwierciedla stopień ubezpieczonego ryzyka. Uważa się również, że system klasyfikacji grupowej pojazdów (VGR), stosowany w procedurze obliczania składki, stanowiłby bardziej sprawiedliwą i realistyczną alternatywę.

Po seminarium zorganizowanym w 2008 r., pion komunikacyjny maltańskiego stowarzyszenia ubezpieczeniowego, MIA, podjął decyzję o opracowaniu koncepcji VGR w celu analizy i klasyfikacji modeli samochodów.

Po zakończeniu tego etapu, każdy zakład ubezpieczeniowy będzie mógł przypisać własne wskaźniki ważne do klasyfikacji grupowej modelu pojazdu w ogólnych obliczeniach składki. Zważywszy na wielkość rynku lokalnego, nie jest konieczna duża liczba grup samochodów. Należy je oprzeć na aspektach takich, jak:

- czas napraw
- osiągi
- bezpieczeństwo
- wskaźnik mocy do wagi
- koszty napraw
- dostępność części

Konkretne grupy przypisane do określonego modelu pojazdu stałyby się standardem na całym rynku ubezpieczeń komunikacyjnych.

Oprócz korzyści z underwritingu, ostateczne wdrożenie VGR stanowiłoby również pośredni bodziec dla importerów pojazdów do podniesienia norm operacyjnych i serwisowych, w szczególności w kwestii dostępności i kosztu części zamiennych.

Utworzono podkomitet VGR, który zalecił przeprowadzenie badania wykonalności przez zagranicznego konsultanta, oraz sporządzenie etapowego planu wdrożenia VGR, w tym sporządzenia szacunków kosztów.

Dnia 28 kwietnia 2008 r., Hill Dickinson, brytyjska firma prawnicza specjalizująca się w przeciwdziałaniu oszustwom, poprowadziła seminarium dotyczące oszustw w ubezpieczeniach komunikacyjnych. Firma przedstawiła oprogramowanie dochodzeniowe – Netfoil – które wyszukuje znanych oszustów oraz wskaźniki oszustwa. Oprogramowanie pomaga zakładom ubezpieczeń oraz innym organizacjom obsługującym wiele szkód (przykładowo, narodowym funduszom zdrowia) w analizie portfela szkód w celu wykrycia prób ewentualnych wyłudzeń.

MIA rozumie, że System Kontroli Szkód użytkowany obecnie na rynku jest przestarzały i niewykorzystywany, jak również fakt, że odsetek prób wyłudzeń stale rośnie na pozostałych rynkach ubezpieczeniowych.

Wstępny raport sporządzony przez Hill Dickinson, oparty na analizie szkód MIA (głównie motoryzacyjnych) za rok 2006 zawiera 8 tys. szkód wysokiego ryzyka, na łączną, szacowaną kwotę 4 mln EUR. Stanowi to 9,5% łącznych szkód (za wyjątkiem ubezpieczeń na życie) i 5% łącznych składek za ubezpieczenia niemajątkowe.

Główna grupa zakładów ubezpieczeń zleciła MIA znalezienie systemu przeciwdziałania oszustwom, który chroniłby zakłady ubezpieczeń zarówno na etapie underwritingu, jak i likwidacji szkód. Prowadzone są rozmowy z dwoma ewentualnymi dostawcami.

## **II.1 Ustawodawstwo**

Piąta Dyrektywa w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych została wprowadzona do prawa maltańskiego za pomocą trzech zarządzeń:

- Zarządzenie 188/2008 dotyczy utworzenia i eksploatacji centralnego repozytorium danych dotyczących wszystkich wypadków komunikacyjnych na Malcie
- Zarządzenie 189/2008 dotyczy pojazdów zwolnionych z ubezpieczenia, strony trzecie zgłaszające roszczenie są kierowane do Organu Odszkodowawczego
- Zarządzenie 190/2008 dotyczy limitów odszkodowawczych dot. zniszczenia mienia strony trzeciej oraz obrażeń ciała strony trzeciej wymaganych na mocy Dyrektywy oraz ich stopniowego wprowadzenia na przestrzeni pięciu lat.

Po informacjach przedłożonych przez MIA, rząd zdecydował się wprowadzić pięcioletni okres przejściowy, w trakcie którego obecne limity odszkodowawcze dot. zniszczenia mienia strony trzeciej oraz obrażeń ciała strony trzeciej, ustalone w Dyrektywie w wysokości 1 mln EUR i 5 mln EUR, zostały wstępnie zwiększone do 500 tys. EUR i 2,5 mln EUR w dniu 11 grudnia 2009 r., przed podwyższeniem ich do pełnej kwoty 11 czerwca 2012 r.

## **II.2 Praktyki rynkowe**

### **II.2.a Pojazdy wyłączone z ubezpieczenia**

Ponieważ Fundusz Ochrony i Odszkodowań (PCF) – zasadniczo finansowany przez wszystkie zakłady ubezpieczeń komunikacyjnych – nie może dotować szkód stron trzecich spowodowanych przez pojazdy rządowe, rząd zgodził się zwracać PCF koszty takich wypadków.

### **II.2.b Centralne Repozytorium Danych o Wypadkach**

Jak w przypadku Maltańskiego Centrum Informacyjnego, rząd podjął decyzję, że elektroniczne Repozytorium Danych o Wypadkach, wymagane na mocy Piątej Dyrektywy w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych, powinno znajdować się w biurach Maltańskiego Urzędu Transportu (ADT). Utworzenie repozytorium wiąże się jednak z problemami, takimi jak utrzymanie baz danych o wypadkach przez policję oraz MIA (na podstawie raportów strażników miejskich) oraz ich integracją.

## II.2.c Baza danych pojazdów skradzionych

W odpowiedzi na informacje przekazane przez MIA, skradzione pojazdy są oznaczane w systemie Elektronicznej Rejestracji i Administracji Pojazdów (eVERA).

Kierowca jest zobowiązany skontaktować się z biurem Dyrektora ds. Testów i Prawa Jazdy (LTD), aby przedłożyć kopię raportu policyjnego potwierdzającego utratę pojazdu. Następnie, pojazd jest oznaczany przez LTD jako skradziony w systemie eVERA. Obowiązek uregulowania podatku od środków transportu jest automatycznie zawieszany na czas takiego oznaczenia. Procedura ta ułatwia szybszą identyfikację i odzyskanie zaginionego pojazdu.

## II.2.d Przedłużenie podatku od środków transportu przez zakłady ubezpieczeniowe – ryzyko kredytowe

Przy opłacaniu podatku od środków transportu na nowy okres, stowarzyszenie MIA doradzało organizacjom członkowskim, by nie przyjmowały płatności czekiem ze względu na ryzyko kredytowe, którego gwarantowania odmówiła ADT. Mimo to, niektóre zakłady ubezpieczeń zdecydowały się przyjąć takie ryzyko celem uproszenia procedury lub ze względów handlowych.

Stowarzyszenie MIA zawarło porozumienie z ADT, na mocy którego ADT będzie refundować w całości odrzucony czek, przy spełnieniu określonych warunków.

## II.2.e Przyjęcie numeru systemowego

System eVERA nie obsługuje zmian lub anulowania polisy w trakcie jej trwania. Jest to istotny brak, który wymaga poprawy, jeśli system ma zapewniać aktualne i precyzyjne informacje.

Funkcjonalność ta jest bezpośrednio związana z dostępnością numeru systemowego. Jest to unikalna sześciocyfrowa liczba przypisywana przez system eVERA do każdego pojazdu na cały czas użytkowania pojazdu. Zastosowanie numeru systemowego stanowi najbardziej skuteczny i dokładny sposób identyfikacji danego pojazdu w systemie eVERA.

Maltańska Agencja Informatyczna (MITA) przekazała każdemu zakładowi ubezpieczeń stosowny numer systemowy każdego pojazdu wciągniętego już do rejestru, co umożliwia zakładom ubezpieczeń odpowiedni rozwój baz danych. Funkcjonalność numeru systemowego jest obecnie wdrożona przez wszystkie zakłady ubezpieczeń komunikacyjnych.

## III. Spodziewany rozwój

### III.1 Rejestracja i ubezpieczenie przyczep

MIA wielokrotnie wyrażało poważne obawy związane z rejestracją naczep przez ADT na czas nieokreślony bez wymogu przedłożenia dowodu ubezpieczenia.

MIA poinformowało ADT, że praktyka ta narusza postanowienia zarządzenia o ubezpieczeniu pojazdów mechanicznych (OC) (Cap. 104).

MIA zostało poinformowane, że rejestry LTD obejmują już 800 takich przyczep; jednakże rejestry te nie są zintegrowane z bazą danych Maltańskiego Centrum Informacyjnego.

Na tą niepożądaną sytuację nakłada się możliwość wystąpienia wypadków zagranicą z udziałem maltańskich ciężarówek z naczepami, gdzie istnieje możliwość identyfikacji tylko tablicy rejestracyjnej ciągnika. Odpowiedzialność za szkodę zostałaby w takim wypadku przeniesiona na cały rynek w ramach Maltańskiego Biura Zielonej Karty.

ADT obecnie rozważa możliwość włączenia ww. wymogu ubezpieczenia do najbliższej Reformy Transportu Drogowego, której wdrożenie jest planowane w bieżącym roku.

### III.2 Rejestracja pojazdu – podatek drogowy

Według danych Ministerstwa Finansów, średni wiek pojazdów na drodze wynosi obecnie 15 lat. Rząd zamierza zmniejszyć ten wiek zachęcając do korzystania z nowszych, bardziej ekologicznych i mniejszych pojazdów w celu ochrony środowiska.

Tym samym, nowy system podatkowy obejmie wszystkie samochody rejestrowane i zakupione po 31 grudnia 2008 r. Właściciele pojazdów zakupionych w 2008 r. otrzymują możliwość przejścia do zmienionego reżimu.

Na wysokość podatku ma wpływ wielkość, wiek, moc silnika i wielkość emisji nowego pojazdu. Wartość pojazdów używanych jest z góry określona – dla celów podatkowych – w oparciu o obiektywny międzynarodowy system wyceny pojazdów; rząd zatrudnił do tego celu specjalistyczną, brytyjską firmę.

Ta sama koncepcja została wdrożona dla corocznego podatku drogowego, który zaprojektowano, by kompensował obniżenie przychodów państwa w wyniku zmiany podatku rejestracyjnego.

Wysokość podatku pozostanie na stałym poziomie w ciągu pierwszych pięciu lat użytkowania samochodu; następnie podatek ulegnie zwiększeniu wraz z wiekiem pojazdu, przy założeniu, że wydajność silnika samochodu spada wraz z wiekiem, a pojazd zwiększa swoje oddziaływanie na środowisko.

### III.3 Elektroniczne usługi zgłaszania wypadków drogowych

Pięcioletnia umowa pomiędzy MIA/ zakładami ubezpieczeń a dwoma firmami kontrolującymi parkowanie miała zostać przedłużona w pierwszym kwartale 2009 r. Wykorzystano tę możliwość, by pozyskać oferty od dotychczasowych dostawców oraz pozostałych stron.

### III.4 Szkody osobowe – klasyfikacja szkód

W ramach ustawy VI z 2004 r., w 2008 r. Minister Sprawiedliwości powołał komisję do określenia kryteriów oceny szkód związanych z wypadkami śmiertelnymi lub szkodami osobowymi. Projekt raportu komisji potwierdził istotność przyjęcia bardziej przejrzystego reżimu, który doprowadziłby do większej pewności i jednolitości przy likwidacji szkód.

Przeważa konsensus, że odpowiedzialność odszkodowawcza winna być wyłącznie oparta na zależności jako środka restitutio in integrum, konieczności przyjęcia europejskiej skali kwalifikacji niepełnosprawności, stosowności wprowadzenia limitów oraz trafności stopniowego wprowadzenia odszkodowań niepieniężnych.

MIA musi jeszcze rozważyć proponowane limity odpowiedzialności odszkodowawczej i przekonać rząd, że utrata przychodów nie powinna być wypłacana poszkodowanemu pracownikowi, który nie utraci wynagrodzenia w wyniku wypadku.

Komisja zaleciła również przyjęcie nowego podejścia do kwestii przedawnienia roszczeń związanych z obrażeniami. Obecnie są one powiązane z przedawnieniami stosowanymi w sprawach karnych, które są znacznie dłuższe, niż obowiązujące w postępowaniu cywilnym. Przepisy takie negatywnie wpływają na czas trwania rezerw technicznych zakładu ubezpieczeniowego. Powszechnie uważa się, że należy ustalić krótsze i odrębne okresy przedawnienia dla spraw cywilnych.

Na dyskusje te mają wpływ działania podejmowane na szczeblu europejskich, w tym propozycje związane z odszkodowaniami dot. wypadków międzynarodowych oraz propozycją dyrektywy, która wprowadziłaby surową odpowiedzialność za szkody poniesione przez pasażerów autobusów i autokarów, zaliczki oraz odszkodowania za uszczerbek na zdrowiu psychicznym.

## I. Tendencje rynku

	2006	2007	2008	Wzrost 2006/07	Wzrost 2007/08
Dane finansowe					
Składka przypisana brutto dla ubezpie. komunikacyjnych (mln EUR)	4,671	4,705	4,711	0.70%	0.10%
- w tym OC	2,525	2,482	2,462	-1.70%	-0.80%
- w tym AC	2,146	2,223	2,249	3.60%	1.20%
Ubezpieczenia komunikacyjne jako % ogółu składek na ubezpieczenia majątkowe	9.90%	9.70%	9.20%		
Średnia składka na ubezpieczenie kom. OC (w EUR)	349	336	326	-3.80%	-2.80%
Wskaźnik mieszany – OC	95%	93%	99%	-2.20%	6.70%
Dane strukturalne					
Liczba zakładów ubezpieczeń	74	53			
Wskaźnik koncentracji – 5 największych grup	49%	48%			
Wskaźnik koncentracji – 10 największych grup	71%	70%			
Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców		451			
Wskaźniki makroekonomiczne					
Realny wzrost PKB	3.40%	3.60%	2.00%		
Inflacja	1.70%	1.60%	2.20%		

W czerwcu 2008 r. ponad 30 tys. samochodów prywatnych uległo zniszczeniu w lokalnym, lecz silnym gradobiciu. Łączne szkody przekroczyły 100 mln EUR. Zdarzenie to było istotną przyczyną wzrostu wydatków na pokrycie szkód.

W 2008 r. odnotowano dalszy spadek kradzieży pojazdów prywatnych. Jednakże, wystąpił wzrost kradzieży pojazdów firmowych, przyczep, motocykli i motorowerów (patrz punkt dot. przestępstw).

## I. Kierunki rozwoju

## II.1 Ustawodawstwo

## II.1.a Wypłata odszkodowania krewnemu oraz bezpośrednim uczestnikom

W 2009 r. w parlamencie wciąż trwały prace nad projektem ustawy umożliwiającej przyznanie odszkodowania krewnym osób, które zginęły lub wobec których orzeczono niepełnosprawność, za którą odpowiadają strony trzecie. Holenderskie stowarzyszenie ubezpieczeniowe, VVN, stoi na stanowisku, że akt ten powinien wąsko określić grupę uprawnionych osób, oraz określić stałą kwotę odszkodowania (10-15 tys. EUR), aby położyć kres ewentualnym dyskusjom na temat osób uprawnionych oraz wysokości odszkodowania.

## II.1.b Wstępny projekt ustawy dot. wypłaty utraconych dochodów dla krewnego

W 2005 r. Ministerstwo Sprawiedliwości przedstawiło propozycję projektu ustawy, która zapewniłaby możliwość ubiegania się o zwrot kosztów i utraconych dochodów w wyniku obrażeń krewnego, w większym stopniu niż jest to możliwe obecnie. Propozycja stanowi odpowiedź wobec wniosku przyjętego w niższej izbie parlamentu, w którym wystąpiono do rządu o sporządzenie ustawy umożliwiającej najbliższej rodzinie i pracodawcom łatwiejsze dochodzenie odszkodowania od sprawcy za utratę dochodów i pozostałe poniesione straty.

VVN wniosło uwagi do projektu ustawy, lecz Ministerstwo Sprawiedliwości nie złożyło jeszcze tego aktu do parlamentu.

### **II.1.c Limity odpowiedzialności dotyczące transportu publicznego**

Dnia 1 marca 2008 r., na wniosek Ministerstwa Sprawiedliwości, Transportu i Robót Publicznych, weszła w życie ustawa podwyższająca maksymalny limit odpowiedzialności odszkodowawczej wobec poszkodowanych w wypadkach związanych z transportem publicznym (autobus, tramwaj, metro) oraz prywatnym (taksówki i przewóz grup w autobusach). Maksymalny limit odpowiedzialności odszkodowawczej wynosi 1 mln EUR dla poszkodowanego, maksymalnie 15 mln EUR za zdarzenie. Ten drugi limit został wprowadzony na wniosek VVN, po trudnych rozmowach. Pierwotna propozycja nie uwzględniała ogólnego limitu maksymalnego.

Przy ustalaniu limitów dla poszkodowanych podróżnych, uwzględniane będą międzynarodowe kwoty.

### **II.1.d Ubezpieczenie obowiązkowe dla przyczep i przyczep turystycznych**

VVN jest dalszym ciągiem zwolennikiem obowiązkowego ubezpieczenia dla osobno zarejestrowanych przyczep i przyczep turystycznych. Choć wielu uważa, że obowiązek ten został uwzględniony w Pierwszej Dyrektywie w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych, w praktyce okazało się, że sytuacja wyglądała inaczej w poszczególnych państwach członkowskich UE.

W Holandii, reperkusje braku obowiązkowego ubezpieczenia są odczuwane, ponieważ przyczepy i przyczepy turystyczne posiadają obecnie odrębne tablice rejestracyjne. Regularnie zgłaszane są informacje, że brak odrębnego, obowiązkowego ubezpieczenia dla przyczep i przyczep turystycznych prowadzi do problemów, tym bardziej, że przyczepy w transporcie międzynarodowym są często podczepiane do różnych pojazdów, co utrudnia znalezienie właściciela lub ubezpieczyciela przyczepy. Fundusz Gwarancyjny Transportu Mechanicznego (Waarborgfonds Motorverkeer) jest również zwolennikiem obowiązkowego ubezpieczenia dla przyczep i przyczep turystycznych. Fundusz Gwarancyjny oraz VVN skontaktowały się z członkiem Parlamentu Europejskiego, Jeanine Hennis-Plasschaert (ALDE), która zgłosiła zapytanie do Komisji Europejskiej w tej sprawie.

## **II.2 Praktyki rynkowe**

### **II.2.a Likwidacja szkód**

Izba Rozliczeń Regresowych (Clearinghuis Regres), automatyczny system rozliczania roszczeń regresowych pomiędzy ubezpieczycielami ryzyka ogólnego i ubezpieczycielami OC, został rozwinięty i rozszerzony na kolejne zakłady ubezpieczeniowe. W międzyczasie, do systemu przystąpiło szereg ubezpieczycieli pomocy prawnej. Jest to niekonkurencyjny instrument rynkowy, którego celem jest zapewnienie skutecznej likwidacji szkód i kontroli kosztów. W 2008 r., spodziewano się 110 tys. szkód rocznie wśród uczestników, przy średnim wskaźniku dopasowania wynoszącym 77%. Obecnie toczy się dyskusja dotycząca ewentualnego udziału firm leasingowych w systemie.

### **II.2.b Bank zaświadczeń o anulowaniu**

We wrześniu 2007 r. uruchomiono elektroniczny bank danych zaświadczeń o anulowaniu ubezpieczenia. Do września 2007 r., w chwili rozwiązania polisy, zakłady ubezpieczeniowe wydawały ubezpieczonym zaświadczenie określające liczbę lat jazdy bezszkodowej. Podjęto decyzję o zmniejszeniu obiegu dokumentów w formie papierowej poprzez prowadzenie takich informacji w elektronicznym banku danych. W ten sposób, redukuje się możliwość zagubienia zaświadczeń, system będzie bardziej przyjazny dla klienta, a procedura będzie obsługiwana o wiele szybciej. Dodatkową zaletą jest brak konieczności prowadzenia odrębnego rejestru rejestracji malus. System, zapewniający znaczne oszczędności kosztów, sprawnie funkcjonuje, choć podjęto dyskusje na temat rezygnacji z rejestrowania zaświadczenia o bezszkodowym przebiegu ubezpieczenia, lecz – zgodnie z Piątą Dyrektywą w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych – rejestracji historii szkód ubezpieczonego na przestrzeni ostatnich pięciu lat.



### **II.2.c Umowa dotycząca odszkodowania za zniszczenie barier ochronnych**

Pod koniec 2007 r. VVN oraz departament robót publicznych zawarły umowę o standardowym odszkodowaniu za zniszczenie barier ochronnych na krajowych arteriach. Zakłady ubezpieczeniowe wypłacają ok. 12 mln EUR za zniszczenia barier w związku z ok. 6,5 tys. zdarzeń, w których pojazdy niszczą barierki samodzielnie lub w wypadkach z udziałem innych użytkowników drogi. Po raz pierwszy zawarto porozumienie dotyczące standardowej kwoty odszkodowania. Łączna kwota za metr barierki ochronnej została ustalona w wysokości 53 EUR. Dla każdej szkody ustalono kwotę 112 EUR kosztów pomocy i nadzoru. Limit odszkodowawczy dla pojedynczego zdarzenia ustalono w wysokości 1 tys. EUR. Odszkodowanie powyżej tej kwoty jest ustalane w oparciu o koszty faktycznie poniesione. Umowa jest obecnie weryfikowana, przy czym strony uważają jej opracowanie za sukces. W 2009 r. umowa została rozszerzona na dalsze obiekty drogowe, takie jak oświetlenie.

### **II.2.d Szkody osobowe i ochrona poszkodowanych**

Ofiary wypadków drogowych i innych muszą długo czekać na odszkodowanie, szczególnie w razie szkód obejmujących poważne obrażenia. Proces, w którym uczestniczą poszkodowani, jest skomplikowany i niedostatecznie przejrzysty. VVN chce uprościć proces częściowo przez wprowadzenie standardowych kwot odszkodowania oraz ustalonych procedur i protokołów.

Od kilku lat, zakłady ubezpieczeniowe oraz inne zainteresowane strony prowadzą bliską współpracę, pod auspicjami Uniwersytetu w Tilburgu, nad opracowaniem kodeksu postępowania dotyczącego szkody osobowe. W połowie 2006 r., dokonano oficjalnej prezentacji kodeksu postępowania. VVN wezwało swoich członków do ratyfikacji kodeksu postępowania dotyczącego szkód osobowych, począwszy od 1 stycznia 2007 r. Zastosowanie kodeksu postępowania wymaga wprowadzenia zmian do procesów likwidacji szkód osobowych oraz innego sposobu likwidacji szkód osobowych przez likwidatorów szkód. Organizacje ofiar poparły kodeks, przy czym nie wiadomo jeszcze, czy strony reprezentujące interesy ofiar będą faktycznie stosować kodeks w praktyce.

Postawą kodeksu jest elektroniczny plan działania zawierający porozumienia pomiędzy stronami oraz określający stosowne terminy. Ofiary mogą również przejrzeć dokumenty, bez możliwości ich edycji.

Dalsze wdrożenie i zastosowanie Kodeksu Postępowania odbyło się w 2008 i 2009 r.

### **II.2.e Bezpieczeństwo na drogach**

Stowarzyszenie prowadzi prace nad rozszerzeniem projektu z zakresu bezpieczeństwa drogowego „Trials, the ultimate driving test”, realizowanego przez VVN we współpracy z organizacjami zajmującymi się bezpieczeństwem na drogach. Projekt jest skierowany głównie do młodych osób, które posiadają prawo jazdy od roku lub 18 m-cy. Celem projektu jest zorganizowanie kursu odświeżającego, prezentującego bardziej subtelne elementy bezpiecznego prowadzenia samochodu. Kierowcy w wieku 18-25 uczestniczą we względnie wysokiej liczbie wypadków, często śmiertelnych. Jest to też jeden z powodów wysokiej liczby szkód w tej grupie.

Od uruchomienia projektu w połowie 2006 r. do sierpnia 2009 r. łącznie, zarejestrowano 3,5 tys. uczestników programu. Stichting Trials, organizacja wdrażająca projekt, szuka zewnętrznych źródeł finansowania i sponsorów, do tej pory bezskutecznie. Badania przeprowadzone przez naukowców z Uniwersytetu Groningen doprowadziły do lepszej edukacji i szkolenia młodych kierowców.

### **II.2.e Przestępstwa związane z pojazdami**

Odnotowana liczba skradzionych pojazdów mechanicznych (w tym pojazdów firmowych, przyczep, naczep, motocykli i motorowerów) wzrosła z 26 775 w 2007 r. do ok. 28 320 w 2008 r. W 2008 r. wzrost ten był spowodowany włączeniem do statystyk motorowerów po tym, jak rozpoczęto wydawanie tablic rejestracyjnych dla motorowerów. W 2008 r. skradziono

11 687 motorowerów, z których odzyskano jedynie co trzeci pojazd.

Nie ma prostego wytłumaczenia spadku liczby kradzieży samochodów; wydaje się jednak, że rezultaty przynosi kompleksowa polityka wdrożona przez zakłady ubezpieczeniowe w ostatnich latach. Podjęte inicjatywy obejmują kontrole obsługi szkód całkowitych w aspekcie techniczno-ekonomicznym oraz kontrolę pojazdów poważnie uszkodzonych, co umożliwia walkę z przestępstwami. W 2008 r. rozszerzono zakres kontroli obsługi szkód całkowitych w aspekcie techniczno-ekonomicznym, które obecnie obejmują sprzęt ciężki (ciężarówki, pojazdy dostawcze), motocykle i motorowery.

## NORWEGIA

### I. Tendencje rynku

	2006	2007	2008	Wzrost 2006/07	Wzrost 2007/08
Dane finansowe					
Składka przypisana brutto dla ubezpie. komunikacyjnych (mln EUR)	1,772	1,826	1,887	3.00%	3.40%
- w tym OC	712	730	752	2.50%	3.00%
- w tym AC	1,060	1,096	1,135	3.40%	3.60%
Ubezpieczenia komunikacyjne jako % ogółu składek na ubezpieczenia majątkowe	39.40%	39.70%	39.80%		
Średnia składka na ubezpieczenie kom. OC (w EUR)	240	240	239	0.00%	-0.50%
Wskaźnik mieszany – OC					
Dane strukturalne					
Liczba zakładów ubezpieczeń					
Wskaźnik koncentracji – 5 największych grup	96%	94%	92%		
Wskaźnik koncentracji – 10 największych grup	100%	100%	100%		
Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców		458			
Wskaźniki makroekonomiczne					
Realny wzrost PKB	2.30%	3.10%	2.10%		
Inflacja	2.50%	0.70%	3.40%		

#### I.1 Kradzież

W 2008 r. liczba kradzieży samochodów oraz kradzieży mienia z samochodów spadła o blisko 2 tys. w porównaniu z rokiem 2007. Inaczej mówiąc, wzrost liczby kradzieży z mieszkań i domów został zbilansowany odpowiednim spadkiem liczby kradzieży motoryzacyjnych. Sytuacja ta może być wynikiem starań podejmowanych w celu lepszego zabezpieczenia nowych pojazdów, co widać po niższej liczbie skradzionych pojazdów luksusowych. Kwota odszkodowań wypłaconych w związku z kradzieżami samochodów wzrosła o 8%, podczas gdy liczba skradzionych pojazdów spadła o 5%. W rezultacie, średnia wartość skradzionego samochodu wzrosła o 14%. Wydaje się, że większość kradzieży jest dokonywana przez fachowców znających zabezpieczenia nowych aut.

#### I.2 Konkurencja

W 2008 r. rynek był zdominowany przez cztery firmy, tj. Gjensidige, If, TrygVesta i Spare-Bank1. Licząc wg składek, zakłady te dysponują udziałem w rynku wynoszącym 86,7% (2007: 89,7%).

### II. Kierunki rozwoju

W 2008 r. do norweskiego systemu wyceny szkód (DBS) wprowadzono wycenę szyb. Wraz z wdrożeniem badania okresowego prac lakierniczych w 2009 r., działanie to doprowadzi do istotnego zmniejszenia kosztów robocizny.

## I. Tendencje rynku

	2006	2007	2008	Wzrost 2006/07	Wzrost 2007/08
<b>Dane finansowe</b>					
Składka przypisana brutto dla ubez. komunikacyjnych (mln EUR)	2,566	2,869	3,479	11.80%	21.20%
- w tym OC	1,482	1,626	1,996	9.80%	22.70%
- w tym AC	1,084	1,243	1,483	14.70%	19.30%
Ubezpieczenia komunikacyjne jako % ogółu składek na ubezpieczenia majątkowe	60.90%	59.30%	60.00%		
Średnia składka na ubezpieczenie kom. OC (w EUR)	100	104	119	3.40%	14.70%
Wskaźnik mieszany – OC	98%	97%	97%	-0.20%	0.00%
<b>Dane strukturalne</b>					
Liczba zakładów ubezpieczeń	25	29	27		
Wskaźnik koncentracji – 5 największych grup	82%	81%	76%		
Wskaźnik koncentracji – 10 największych grup	96%	95%	92%		
Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców		383			
<b>Wskaźniki makroekonomiczne</b>					
Realny wzrost PKB	6.20%	6.60%	5.00%		
Inflacja	1.30%	2.60%	4.20%		

Polska nie doświadczyła osłabienia gospodarki realnej w roku 2008. Rynek motoryzacyjny odnotował dalszy wzrost sprzedaży samochodów (o 9%), importu samochodów używanych (o 11%) oraz liczby nowych rejestracji pojazdów (o 10,5%). Spośród 35 ubezpieczycieli grupy II (ubezpieczenia majątkowe), 27 posiadało ważne zezwolenie na prowadzenie działalności obejmującej ubezpieczenia komunikacyjne, a 24 spośród nich działało aktywnie na rynku.

Jednolity rynek doprowadził do rosnącej liczby usługodawców zagranicznych na polskim rynku ubezpieczeń komunikacyjnych.

## II. Kierunki rozwoju

## II.1 Ustawodawstwo

W roku 2008 ubezpieczyciele wdrożyli ustawowy obowiązek przekazywania opłaty ryczałtowej w wysokości 12% wartości każdej polisy ubezpieczenia komunikacyjnego OC na rzecz Narodowego Funduszu Zdrowia (NFZ). Przychód uzyskany z tzw. podatku Religii miał zostać przeznaczony na pokrycie kosztów leczenia ofiar wypadków drogowych.

Od samego początku regulacje wprowadzające tę opłatę wzbudzały kontrowersje. Na przykład, ponieważ regulacje te obejmowały jedynie kierowców, mogły zatem prowadzić do nierównego traktowania obywateli. Ponadto, rzeczywiste koszty leczenia ofiar wypadków nigdy nie zostały ustalone.

W roku 2008 ubezpieczyciele oraz Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny przekazały ponad 758 mln PLN do NFZ, z czego na koszty leczenia ofiar wypadków drogowych wydano 34 238,73 PLN. Pozostała kwota została wydana na inne świadczenia z zakresu ochrony zdrowia. Podatek Religii został zniesiony z dniem 1 stycznia 2009 roku, dzięki staraniom m.in. Polskiej Izby Ubezpieczeń.

Od 3 sierpnia 2008 roku, w razie śmierci osoby, jej najbliższa rodzina może dochodzić zadośćuczynienia pieniężnego za doznaną krzywdę. Dodanie §4 do artykułu 446 kodeksu cywilnego przywróciło w polskim systemie prawnym instytucję zadośćuczynienia za śmierć bliskiej osoby. Nie dołączono żadnych szczególnych warunków. Artykuł 446 §4 wspomina o członkach najbliższej rodziny osoby zmarłej nie definiując tego pojęcia i pozostawiając sądowi decyzję co do zasadności i wysokości zasądzonego zadośćuczynienia. Wypłata zadośćuczynienia za śmierć bliskiej osoby może mieć, z biegiem czasu, istotny wpływ na poziom szkód osobowych, co w konsekwencji może wpłynąć na stawki składek z tytułu ubezpieczenia komunikacyjnego OC.

## II.2 Praktyki rynkowe

W roku 2008 nastąpiły dalsze zmiany w ofertach ubezpieczycieli skierowanych do właścicieli pojazdów. Coraz więcej ubezpieczycieli promowało zakup oferowanego przez nich ubezpieczenia komunikacyjnego OC lub ubezpieczenia autocasco poprzez dodanie bezpłatnej ochrony assistance, innych rodzajów ubezpieczenia na preferencyjnych warunkach lub zachowania zniżek. Rosnąca konkurencja pomiędzy ubezpieczycielami komunikacyjnymi przyczynia się do rozwoju rynku, szczególnie w zakresie jakości obsługi oraz komunikacji z klientami.

Coraz więcej ubezpieczycieli stosuje uproszczone procedury likwidacji szkód. Typowe jest to, że decyzja dotycząca wypłaty odszkodowania podejmowana jest na podstawie uzgodnień dokonywanych podczas rozmowy telefonicznej z osobą zgłaszającą roszczenie lub zdjęć przesłanych pocztą elektroniczną. Niektórzy ubezpieczyciele wprowadzili elektroniczny system rozliczeń z warsztatami naprawczymi, co doprowadziło do skrócenia czasu likwidacji szkód.

Ubezpieczyciele wprowadzili nowe metody zgłaszania szkód, takie jak:

- Przesyłanie zgłoszeń szkody przez Internet; w przypadku niewielkich szkód, ich wycena może zostać dokonana na podstawie przesłanej dokumentacji, z pominięciem oględzin przez likwidatora szkód.
- Zgłaszanie szkód do mobilnych biur likwidacji szkód, tzn. specjalnego autobusu wyposażonego w łączność satelitarną umożliwiającą dostęp do systemów IT, co pomaga poszkodowanym w jak najszybszym otrzymaniu odszkodowania w przypadku klęsk żywiołowych, zdarzenia katastroficznego, karambolu pojazdów lub innych większych zdarzeń szkodowych. Szkada może zostać zgłoszona, ochrona ubezpieczeniowa zweryfikowana, a odszkodowanie wypłacone na miejscu zdarzenia; jedyna różnica w porównaniu z likwidacją szkód w biurze ubezpieczyciela polega na tym, że ubezpieczyciel znajduje się bliżej poszkodowanego.

Uproszczone procedury likwidacji szkód tzn. bez konieczności dokonania oględzin przez likwidatora, wprowadzono także w odniesieniu do szkód mniejszych, jedynie na podstawie:

- rozmowy telefonicznej, w przypadku szkód majątkowych (np. zalanie); oraz
- zdjęć przesłanych pocztą elektroniczną przez pomoc drogową lub poszkodowanego, w przypadku szkód komunikacyjnych.

## II. Spodziewany rozwój

### II.1 Praktyki rynkowe

Ubezpieczyciele będący członkami Polskiej Izby Ubezpieczeń, PIU, podpiszą umowę dotyczącą wzajemnego uznawania roszczeń regresowych w odniesieniu do dobrowolnych ubezpieczeń komunikacyjnych. Umowa ta oznacza znaczny wzrost efektywności procesu

uznawania i rozliczania pomiędzy ubezpieczycielami roszczeń regresowych związanych z odszkodowaniami wypłaconymi z polis dobrowolnych przez ubezpieczycieli OC sprawcy wypadku.

Umowa ta może oznaczać, iż klienci unikną utraty niższej składki z uwagi na bardzo długi proces uznawania i rozliczania roszczeń regresowych przez ubezpieczycieli sprawców wypadków.

Zasadnicze zapisy umowy zakładają, że procedury regresowe będą przeprowadzane w szybki i prosty sposób. Definiuje ona zasady i procedury uznawania roszczeń regresowych związanych z odszkodowaniami wypłaconymi z polis ubezpieczeń dobrowolnych, przez ubezpieczycieli OC osób odpowiedzialnych za wypadek.

Umowa obejmuje roszczenia dotyczące zwrotu kosztów holowania lub parkingu w ramach takich polis jak assistance, pod warunkiem, że takie holowanie czy parking miały związek ze szkodą, która została zlikwidowana w ramach ubezpieczenia autocasco.

Umowa stanowi pierwszy etap systemu bezpośredniej likwidacji szkód, który ma zostać wprowadzony w Polsce.

Ubezpieczyciele przygotowują także nowe strategie w zakresie zapobiegania oszustwom przez wprowadzenie systemów IT, które mogą zidentyfikować wysokie ryzyko szkód spowodowanych oszustwami ubezpieczeniowymi.

Ubezpieczyciele współpracują także z zakładami naprawy pojazdów w odniesieniu do mniejszych szkód (naprawy Smart), w celu zapewnienia efektywnej pomocy ubezpieczającym.

Rozważa się także program, którego celem jest pomoc dla ofiar wypadków drogowych, polegająca na stworzeniu dostępu do specjalistycznych usług rehabilitacyjnych.

### **III.2 Ustawodawstwo**

Zgodnie z regulacjami w zakresie implementacji Piątej Dyrektywy w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych (2005/14/WE):

- W odniesieniu do umów ubezpieczenia komunikacyjnego OC zawartych w okresie od 11 grudnia 2009 roku do 10 czerwca 2012 roku, minimalne sumy gwarancyjne stanowią równowartość w złotych, na podstawie średniego kursu wymiany określonego przez Narodowy Bank Polski w dniu zaistnienia szkody, następujących kwot:
  - w przypadku szkód osobowych – 2,5 mln euro na zdarzenie, bez względu na liczbę ofiar; oraz
  - w przypadku szkód materialnych – 500 000 euro na zdarzenie, bez względu na liczbę poszkodowanych

W odniesieniu do umów zawartych po 11 czerwca 2012 roku minimalne sumy gwarancyjne stanowią równowartość w złotych:

- w przypadku szkód osobowych – 5 mln euro na zdarzenie, bez względu na liczbę ofiar
- w przypadku szkód materialnych – 1 mln euro na zdarzenie, bez względu na liczbę poszkodowanych.

## I. Tendencje rynku

	2006	2007	2008	Wzrost 2006/07	Wzrost 2007/08
Dane finansowe					
Składka przypisana brutto dla ubezpie. komunikacyjnych (mln EUR)	1,916	1,864	1,749	-2.70%	-6.20%
- w tym OC	1,353	1,302	1,188	-3.80%	-8.70%
- w tym AC	563	562	560	-0.10%	-3%
Ubezpieczenia komunikacyjne jako % ogółu składek na ubezpieczenia majątkowe	46.00%	44.40%	41.90%		
Średnia składka na ubezpieczenie kom. OC (w EUR)	207	195	174	-5.80%	-10.50%
Wskaźnik mieszany – OC	96%	110%	98%	14.40%	-10.70%
Dane strukturalne					
Liczba zakładów ubezpieczeń	20	20	26		
Wskaźnik koncentracji – 5 największych grup	60%	59%	57%		
Wskaźnik koncentracji – 10 największych grup	82%	82%	81%		
Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców		526			
Wskaźniki makroekonomiczne					
Realny wzrost PKB	1.40%	1.90%	0.00%		
Inflacja	3.00%	2.40%	2.70%		

## II. Kierunki rozwoju

### II.1 Ustawodawstwo

W 2008 r. opublikowano szereg dokumentów legislacyjnych.

Dekret nr 291/2007 z dnia 21 sierpnia, dokonujący transpozycji Piątej Dyrektywy w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych oraz wprowadzający istotne zmiany strukturalne w obowiązkowym ubezpieczeniu komunikacyjnym OC, miał istotny wpływ na działania wykonywane w 2008 i 2009 r.

Nowy reżim zobowiązuje zakład ubezpieczeniowy, po powzięciu informacji o wypadku, do przeprowadzenia w krótkim okresie czasu, szeregu określonych działań w trakcie likwidacji szkody, w szczególności w związku z określeniem terminu i wykonaniem oceny uszkodzeń, udzieleniem informacji o przyjęciu lub odrzuceniu odpowiedzialności oraz „procedury odpowiedniej oferty” dla szkód ze stratami materialnymi (w ciągu 30 dni) oraz szkód osobowych (w ciągu 45 dni).

Zakłady ubezpieczeń są zobowiązane przestrzegać wszystkich terminów, zgodnie z nadzorem realizowanym przez portugalski urząd nadzoru.

Jeśli chodzi o „odpowiednią ofertę odszkodowawczą”, nowy reżim dotyczący obowiązkowego OC zawiera przepis ustanawiający kryteria oraz wartości orientacyjne przedstawiane osobom, które odniosły obrażenia ciała w wypadkach drogowych. Prawo to opublikowano w maju 2008 r. (dekret 377/2008).

Ustawa zawiera szereg przepisów i zasad mających na celu przyśpieszenie i ujednoczenie procesu przedkładania odpowiednich ofert w celu zapewnienia: uprzywilejowanego traktowania w razie poważnego obrażenia ciała; przyznania odszkodowania w razie przyszłej utra-

ty dochodu, gdy poszkodowany nie może wykonywać zawodu; przypisania odszkodowania w razie wystąpienia szkód natury biologicznej (szkody fizycznej i psychicznej), nawet jeśli nie przyznano odszkodowania za przyszłą utratę dochodów; oraz że obliczenia odszkodowania za utratę dochodów są oparte wyłącznie na zadeklarowanych dochodach.

Aby zapewnić, że powyższe przepisy i zasady są zrozumiałe dla poszkodowanych, ich przedstawicieli i sądów, portugalskie stowarzyszenie ubezpieczeniowe, APS, utworzyło symulator dostępny na swojej witrynie [www.apseguradores.pt](http://www.apseguradores.pt) umożliwiający oszacowanie wartości „odpowiedniej oferty odszkodowawczej” przedłożonej przez zakład ubezpieczeniowy osobie ubiegającej się o odszkodowanie w razie niepełnosprawności i śmierci.

Po udostępnieniu symulatora ogółowi społeczeństwa, obecne przepisy dotyczące odszkodowania za szkody osobowe są łatwiej dostępne i zrozumiałe, co działa na korzyść ofiar wypadków drogowych i redukuje konflikty pomiędzy zakładami ubezpieczeń a ofiarami lub ich przedstawicielami.

Nowy system prawny dotyczący umów ubezpieczeniowych, Dekret 72/2008 z 16 kwietnia wszedł w życie 1 stycznia 2009 r. Akt ten konsoliduje w jednym dokumencie ogólny reżim odnoszący się do umów ubezpieczeniowych poprzez nowelizację pewnych koncepcji zawartych już w różnorodnych aktach prawnych, regulując kwestie poprzednio pominięte i wprowadzając innowacyjne rozwiązania normatywne.

Choć zmiana porozumienia o bezpośredniej likwidacji szkód (IDS) uwzględniająca nowe praktyki rynkowe została wdrożona dopiero w maju 2007 r., w 2008 r. nastąpiła zmiana porozumienia przez jego sygnatariuszy, ubezpieczonych oraz APC w celu uwzględnienia pewnych aspektów obiegu dokumentów związanego z likwidacją takich szkód.

Ze względu na powyższą zmianę oraz fakt, iż w przeszłości nie zawsze dochodziło do wypłaty odszkodowania, liczba szkód zlikwidowanych na mocy tego porozumienia wzrosła do 12 951, a średni koszt roczny wyniósł 968,65 EUR.

### **III. Spodziewany rozwój**

#### **III.1 Programy zapobiegania oszustwom i przestępstwom**

Biorąc pod uwagę istotność zapobiegania oszustwom, w 2006 r. APS utworzyło komitet techniczny składający się z przedstawicieli zakładów ubezpieczeń. Komitet zajmie się tworzeniem praktyk zapobiegania oszustwom i formułowaniem odpowiednich rozwiązań.

Zważywszy na ostatnie akty prawne, które zakłady ubezpieczeniowe są zobowiązane przestrzegać, oraz obowiązek określenia i wdrożenia środków zapobiegania, wykrywania i zgłaszania oszustw ubezpieczeniowych, komitet techniczny tworzy podręcznik określający ogólne zasady programu zapobiegania oszustwom, który zostanie przyjęty przez zakłady ubezpieczeń.

W ramach tego programu, APS współpracuje z policją przy wymianie informacji w razie podejrzenia oszustwa. Funkcjonariusze uczestniczą w kursach szkoleniowych z zakresu technicznych zagadnień ubezpieczeniowych, które umożliwią im wykrycie zachowań wskazujących na przypadki oszustwa lub innych powiązanych przestępstw wobec branży ubezpieczeniowej.



## I. Tendencje rynku

	2006	2007	2008	Wzrost 2006/07	Wzrost 2007/08
Dane finansowe					
Składka przypisana brutto dla ubezpie. komunikacyjnych (mln EUR)	482	548	607	13.50%	10.80%
- w tym OC	262	287	309	9.80%	7.60%
- w tym AC	221	261	298	18.00%	14.20%
Ubezpieczenia komunikacyjne jako % ogółu składek na ubezpieczenia majątkowe	63.60%	63.60%	62.80%		
Średnia składka na ubezpieczenie kom. OC (w EUR)	158	161	167	1.90%	3.60%
Wskaźnik mieszany – OC		69%			
Dane strukturalne					
Liczba zakładów ubezpieczeń	9	9	9		
Wskaźnik koncentracji – 5 największych grup	84%	72%	75%		
Wskaźnik koncentracji – 10 największych grup	95%	90%	92%		
Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców		262			
Wskaźniki makroekonomiczne					
Realny wzrost PKB	8.50%	10.40%	6.40%		
Inflacja	4.30%	1.90%	3.90%		

## II. Kierunki rozwoju

## II.1 Ustawodawstwo

Ustawa nr 381/2001 wprowadza następujące limity odpowiedzialności ubezpieczeniowej OC:

- Od 1 stycznia 2009 r.:
  - za szkody osobowe: 2,5 mln EUR za zdarzenie; oraz
  - za szkody materialne: 500 tys. EUR za zdarzenie.
- Od 1 stycznia 2012 r.:
  - za szkody osobowe: 5 mln EUR za zdarzenie; oraz
  - za szkody materialne: 1 mln EUR za zdarzenie.

Nowa ustawa o ruchu drogowym nr 8/2009, obowiązująca od 1 lutego 2009 r., dzieli wypadki drogowe na następujące kategorie:

- Wypadki drogowe spełniające poniższe warunki:
  - śmierć lub obrażenia ciała,
  - uszkodzenie drogi, znaków drogowych, itd.
  - wyciek niebezpiecznych materiałów,
  - szkody pojazdu o wartości przekraczającej 3 990 EUR,
- Pozostałe wypadki są uważane za wypadki ze szkodą, dla których policja drogowa nie prowadzi dochodzenia o ile:
  - nie występuje podejrzenie, że kierowca pojazdu znajduje się pod wpływem alkoholu,
  - uczestnicy wypadku nie osiągnęli porozumienia co do odpowiedzialności odszkodowawczej.

W obu powyższych sytuacjach, każdy uczestnik wypadku ma prawo wezwać policję, by zbadać okoliczności wypadku i wystąpić o pisemny raport.

- wypadki ze szkodą niespełniające powyższych warunków.

Ponadto, przewidziano szereg nowych obowiązków dla kierowców i pozostałych uczestników ruchu drogowego, np.:

- ograniczenie prędkości do 50 km/h w mieście, 90 km/h poza miastem i 130 km/h na autostradzie
- obowiązek stosowania opon zimowych na drodze zaśnieżonej lub oblodzonej przez pojazdy o wadze do 3,5 tony
- obowiązek stosowania opon zimowych przez autobusy, autokary i ciężarówki, bez względu na warunki pogodowe, w okresie od 15 listopada do 31 marca
- ograniczenia w korzystaniu z telefonów komórkowych podczas prowadzenia pojazdu (dozwolone korzystanie z zestawów głośnomówiących)
- nowy taryfikator kar.

## II.2 Praktyki rynkowe

Niektóre zakłady ubezpieczeń rozpoczęły łączenie polis komunikacyjnych OC z usługami assistance. Usługi assistance były wcześniej oferowane wyłącznie z ubezpieczeniem AC.

Opracowano również kodeksy dobrych praktyk, a także programy nabywania części zamiennych i wykonywania napraw.

## I. Tendencje rynku

	2006	2007	2008	Wzrost 2006/07	Wzrost 2007/08
Dane finansowe					
Składka przypisana brutto dla ubezpie. komunikacyjnych (mln EUR)	483	522	555	8.00%	6.30%
- w tym OC	316	330	336	4.40%	1.80%
- w tym AC	167	192	219	15.00%	14.10%
Ubezpieczenia komunikacyjne jako % ogółu składek na ubezpieczenia majątkowe	40.80%	40.60%	40.30%		
Średnia składka na ubezpieczenie kom. OC (w EUR)	202	201	198	-0.30%	-1.50%
Wskaźnik mieszany – OC	96%	97%	87%	0.80%	-10.70%
Dane strukturalne					
Liczba zakładów ubezpieczeń	6	6	6		
Wskaźnik koncentracji – 5 największych grup	99%	99%	99%		
Wskaźnik koncentracji – 10 największych grup	100%	100%	100%		
Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców		505			
Wskaźniki makroekonomiczne					
Realny wzrost PKB	5.80%	6.80%	3.50%		
Inflacja	2.50%	3.80%	5.50%		

## I. Kierunki rozwoju

## II.1 Ustawodawstwo

Piąta Dyrektywa w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych została wprowadzona do prawa krajowego na mocy ustawy zmieniającej ustawę o obowiązkowych ubezpieczeniach w ruchu drogowym (uwzględniającej ubezpieczenia komunikacyjne OC), która weszła w życie dnia 27 czerwca 2007 r. Pełne limity odpowiedzialności odszkodowawczej zgodnie z dyrektywą zostaną wdrożone dnia 1 stycznia 2012 r.

Minimalne kwoty ubezpieczenia na zdarzenie, bez względu na liczbę poszkodowanych:

- Od 27 czerwca 2007 r. do 31 grudnia 2008 r.:
  - za szkody osobowe: 2,5 mln EUR; oraz
  - za szkody materialne: 500 tys. EUR za zdarzenie.
- Od 1 stycznia 2009 r. do 31 grudnia 2011 r.:
  - za szkody osobowe: 3,7 mln EUR; oraz
  - za szkody materialne: 750 tys. EUR,
- Od 1 stycznia 2012 r.:
  - za szkody osobowe: 50 mln EUR; oraz
  - za szkody materialne: 1 mln EUR,

Wraz z wdrożeniem ustawy w 2007 r., stopniowo wprowadzono obowiązek zakładów ubezpieczeń komunikacyjnych, jakim jest umożliwienie konsumentom zawierania umów ubezpieczeniowych przez Internet (początkowo jedynie przez ubezpieczycieli OC, później przez resztę zakładów ubezpieczeń) w wyniku realizacji strategii e-administracji przez rząd słoweński, która obejmowała wprowadzenie e-usługi w zakresie wydawania zaświadczeń

o rejestracji pojazdów mechanicznych.

Aby zapewnić to rozwiązanie internetowe, słoweńskie stowarzyszenie ubezpieczeniowe, SZZ, utworzyło rejestr szkód z ubezpieczenia komunikacyjnego OC, aby ułatwić bezpośrednią weryfikację historii szkodowości (stan bolus-malus), wraz z bezpośrednim dostępem do pozostałych rejestrów ubezpieczeń komunikacyjnych SZZ.

Na mocy ustawy, z dniem 1 stycznia 2009 r. zaczęły obowiązywać wyższe limity minimalne – 3,7 mln EUR dla obrażeń ciała i 750 tys. EUR dla szkód materialnych.

## II.2 Praktyki rynkowe

Ubezpieczenia komunikacyjne są sprzedawane głównie przez własnych agentów (otrzymujących stałe wynagrodzenie), podczas gdy wolni agenci i brokerzy ubezpieczeniowi nie odgrywają istotnej roli, tak samo jak pozostałe kanały dystrybucji (Internet, telefon i bancassurance). Niektórzy większy dealerzy samochodów również sprzedają ubezpieczenia komunikacyjne, szczególnie ubezpieczenia AC, w ramach współpracy z zakładami ubezpieczeń.

Do chwili obecnej, żaden zagraniczny zakład ubezpieczeniowy nie zdecydował się sprzedawać ubezpieczeń komunikacyjnych w Słowenii na mocy przepisów o swobodzie usług.

Realizacja procedur obsługi szkód na mocy Czwartej Dyrektywy w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych przebiega bez zakłóceń. Zakłady ubezpieczeń występują głównie jako przedstawiciele stron zgłaszających roszczenia dla ubezpieczycieli z pozostałych państw członkowskich UE. Większość szkód jest likwidowana przez przedstawicieli stron zgłaszających roszczenia ponieważ słoweńscy obywatele będący poszkodowanymi w wypadkach międzynarodowych są dobrze poinformowani o systemie przedstawicieli stron zgłaszających roszczenia i możliwości uzyskania odszkodowania w Słowenii.

W 2008 r. SZZ występując jako organ odszkodowawczy zlikwidowało zaledwie kilka szkód, głównie dot. wypadków spowodowanych przez niezidentyfikowane lub nieubezpieczone pojazdy mechaniczne.

Słoweńskie centrum Informacyjne utworzone przez SZZ prowadzi bazę danych obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego OC i jest dostępne pod adresem [www.zav-zdruzenje.si](http://www.zav-zdruzenje.si).

## III. Spodziewany rozwój

Programy z zakresu przeciwdziałania przestępczości są realizowane głównie przez organizacje członkowskie SZZ. Członkowie wspierają inicjatywę stowarzyszenia podejmując aktywną rolę i koordynując opracowanie polityki z zakresu zapobiegania oszustwom i przestępczości.

# HISZPANIA

## I. Tendencje rynku

	2006	2007	2008	Wzrost 2006/07	Wzrost 2007/08
Dane finansowe					
Składka przypisana brutto dla ubezpie. komunikacyjnych (mln EUR)	12,026	12,298	12,107	2.30%	-1.60%
- w tym OC	6,916	6,873	6,604	-0.60%	-3.90%
- w tym AC	5,110	5,426	5,503	6.20%	1.40%
Ubezpieczenia komunikacyjne jako % ogółu składek na ubezpieczenia majątkowe	40.80%	39.60%	37.10%		
Średnia składka na ubezpieczenie kom. OC (w EUR)	255	242	229	-5.00%	-5.70%
Wskaźnik mieszany – OC	90%	94%	96%	4.50%	1.40%
Dane strukturalne					
Liczba zakładów ubezpieczeń	57	56			
Wskaźnik koncentracji – 5 największych grup		60%	59%		
Wskaźnik koncentracji – 10 największych grup		81%	81%		
Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców		485			
Wskaźniki makroekonomiczne					
Realny wzrost PKB	3.90%	3.70%	1.20%		
Inflacja	3.60%	2.80%	4.10%		

## II. Kierunki rozwoju

### II.1 Ustawodawstwo

Dekret Królewski 1407/2008, zatwierdzający rozporządzenie dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego OC, został opublikowany dnia 13 września 2008 r. Rozporządzenie ustanowiło określone aspekty ustawy 21/2007, która znowelizowała prawo dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego OC w celu wdrożenia Piątej Dyrektywy w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych.

Wdrożenie Dyrektywy nie spowodowało większych utrudnień. Konflikty, które wynikły w związku z ustawą 21/2007 zostały głównie rozwiązane przez opublikowanie rozporządzenia wdrażającego we wrześniu 2008 r.

Kwoty obowiązkowej odpowiedzialności odszkodowawczej w Hiszpanii:

- szkody osobowe – 70 mln EUR za szkodę, bez względu na liczbę poszkodowanych; oraz,
- szkody materialne – 15 mln EUR za szkodę.

### II.2 Praktyki rynkowe

Udany projekt pilotażowy wiodącego zakładu ubezpieczeń umożliwił ubezpieczycielowi zaoferowanie młodym osobom ubezpieczenia dopasowanego do indywidualnych nawyków jazdy. Dzięki nowym technologiom oraz w oparciu o urządzenie wyposażone w GPS, montowane w pojeździe, zakład ubezpieczeniowy gromadzi informacje, takie jak przebieg, osiągnięte prędkości i lokalizacja pojazdu, a następnie łączy te informacje z koncepcjami takimi, jak „zapłata wg wykorzystania” stosowanymi w odniesieniu do polis ubezpieczeniowych. Projekt uruchomiono w 2007 r.

W 2008 r. miała miejsce konsolidacja zautomatyzowanego systemu zarządzania płatnościami systemu opieki zdrowotnej, w ramach projektu zrealizowano następujące cele:

- zautomatyzowano wymianę informacji dotyczących zarządzania płatnościami związanymi z osobami poszkodowanymi w wypadkach drogowych; oraz,
- elektroniczne rozliczenia z ośrodkami służby zdrowia.

Funkcjonalność systemu można podsumować w następujący sposób:

- przejrzystość rozliczeń oraz realizacji płatności;
- elastyczność zarządzania kwestiami administracyjnymi;
- dostęp do faktycznych sald przez zakłady i ośrodki służby zdrowia; oraz,
- obniżenie kosztów likwidacji szkód.

Elektroniczna wersja umowy o odszkodowaniach bezpośrednich CICOS, na mocy której zakłady ubezpieczeń zobowiązują się do wypłaty szkód z kolizji bez czekania na określenie strony winnej zdarzenia, posłużyła do rozliczenia 2 077 820 szkód w 2008 r. w porównaniu z 2 242 916 szkodami w 2007 r. (spadek o 8%).

System informatyczny oraz zarządzania roszczeniami obejmującymi szkody materialne (SDM) zapewnił szybsze i niższe koszty likwidacji szkód materialnych, które nie są likwidowane w ramach porozumień CIDE/ASCIDE (dwa pojazdy).

System SDM jest stosowany w razie udziału dwóch pojazdów bez bezpośredniej kolizji pomiędzy pojazdami, np. szkoda materialna wynika z upadku towaru.

W praktyce, wszyscy ubezpieczyciele (tj. 88% rynku) funkcjonuje w ramach SDM. Widać to w poziomie likwidacji szkód – ponad 120 tys. szkód rocznie – oraz odszkodowaniach przekraczających 95 mln EUR.

Hiszpańskie stowarzyszenie ubezpieczeniowe, Unespa, prowadzi prace nad projektem skomputeryzowanej likwidacji szkód osobowych, który zostanie wdrożony w zakładach ubezpieczeń. Oczekuje się, że system pod nazwą SDP zostanie uruchomiony w drugiej połowie 2009 r.

## II.2.a Kodeksy postępowania

Wychodząc poza wymagania prawne, hiszpański sektor ubezpieczeniowy określił wytyczne najlepszych praktyk w sześciu głównych obszarach: przejrzystości, kontroli wewnętrznej, reklamy, odpowiedniego zarządzania, niepełnosprawności oraz Internetu.

Wytyczne dotyczące przejrzystości: Przejrzystość wymaga komunikacji pomiędzy ubezpieczycielem a klientem w zakresie umowy ubezpieczeniowej oraz zapewnienia zwiędzłych, zgodnych z prawdą i zrozumiałych przez klienta praw i obowiązków umowy. Do chwili obecnej, 83 zakłady ubezpieczeniowe przyjęły te wytyczne.

Wytyczne dotyczące kontroli wewnętrznej: Ubezpieczyciele muszą określić ogólne zasady ułatwiające oddziałom opracowanie systemów kontroli wewnętrznej oraz zarządzania ryzykiem wewnętrznym. Do chwili obecnej, 101 zakładów ubezpieczeniowych przyjęło te wytyczne.

Wytyczne dotyczące reklamy: Z zasady, zakłady ubezpieczeniowe muszą stosować bezpośredni i prosty język w swoich reklamach, dostosowany do odbiorcy. W szczególności, zakłady zobowiązują się wprowadzać ogólne zasady wiarygodności, skuteczności i stosowności swoich reklam. Do chwili obecnej, 25 zakładów ubezpieczeniowych przyjęło te wytyczne.

Wytyczne dotyczące odpowiedniego zarządzania: Ochrona zasady samodzielnej regulacji musi

łączyć się z wymogiem zapewnienia odpowiedniego stopnia przejrzystości w zakresie metody przyjętego samodzielnego zarządzania. Z tego powodu, każdy zakład ubezpieczeniowy powinien przyjąć konkretne środki informowania rynku, swoich współników i w szczególności ubezpieczających, o aspektach jakościowych zarządzania rozpowszechniając przyjęte zasady właściwego zarządzania wraz z regularną analizą ich przestrzegania. Do chwili obecnej, 86 zakładów ubezpieczeniowych przyjęło te wytyczne.

Wytyczne dotyczące niepełnosprawności: Przyjmując te wytyczne, zakłady ubezpieczeniowe zobowiązują się promować środki zapobiegania dyskryminacji przy zawieraniu polis ubezpieczeniowych z osobami niepełnosprawnymi oraz ich rodzinami, bez uszczerbku dla pełnej zgodności tego przepisu ze swobodą prowadzenia działalności przez firmy. Do chwili obecnej, 86 zakładów ubezpieczeniowych przyjęło te wytyczne.

Wytyczne dotyczące Internetu: Dotyczą one korzystania z Internetu jako środka dialogu pomiędzy zakładami ubezpieczeń a klientami. Do chwili obecnej, 22 zakłady ubezpieczeniowe przyjęły te wytyczne.

#### **II.2.b Polityka zakupów części zamiennych i przeprowadzania napraw**

W Hiszpanii, tak jak w pozostałych krajach Unii Europejskiej, części zamienne mogą być „częściami oryginalnymi” lub „częściami zamiennymi równorzędnej jakości”, zgodnie z art. 1 Rozporządzenia UE 1400/2002. Unespa uważa również, że niezwykle ważne jest utrzymanie definicji podanych w rozporządzeniu w sprawie wyłączeń grupowych dla przemysłu motoryzacyjnego, 1400/2002, dotyczących „elementów równorzędnej jakości” ze względu na stworzenie nowych możliwości biznesowych dla producentów części zamiennych, niezależnych dystrybutorów oraz warsztatów. Wszystkie te podmioty uzyskały możliwość korzystania z „oryginalnych części zamiennych” lub „równorzędnych części zamiennych”. Sytuacja ta ma również istotny wpływ na koszty szacowane przez zakłady ubezpieczeniowe przy naprawianiu szkód w pojazdach.

#### **II.2.c Szczególne procedury dotyczące obrażeń ciała**

System prawny Baremo dotyczący wyceny szkód osobowych wynikających z wypadków drogowych został wprowadzony w Hiszpanii na mocy ustawy 30/1995. System szacowania stanowi system prawno-ratingowy, którego celem jest wycena wszelkich rodzajów szkód, zarówno pieniężnych, jak i niepieniężnych. Hiszpański rząd pragnie promować reformę Baremo, przy przystosowaniu systemu do nowych realiów społecznych i zredukowaniu jego zasadnicze wady. Obecnie, nieznanym jest pełen zakres projektu; Unespa prowadzi wewnętrzny, kompleksowy przegląd.

#### **II.2.d Zapobieganie oszustwom**

Programy zapobiegania oszustwom są szeroko stosowane w prywatnych zakładach ubezpieczeniowych oraz instytucjach państwowych. Główny nacisk kładzie się na nagrody za wykrywanie oszustw oraz tworzenie komisji zajmujących się zapobieganiem oszustwom, przykładowo w Unespa, a także na istotne zwiększenie kontroli policyjnych.

Prowadzona jest również bliska współpraca pomiędzy służbami ochrony, Zaragoza Centre i Unespa, w celu wyeliminowania nielegalnego ruchu pojazdów i poprawy stopnia odzyskiwania skradzionych samochodów.

Najnowsze pojazdy są coraz częściej wyposażane w urządzenia GPS umożliwiające ich lokalizację. Występuje również istotny popyt na instalację takich urządzeń w starszych pojazdach. Samochody wyposażone w takie urządzenia otrzymują niższe składki ubezpieczeniowe.

## I. Tendencje rynku

	2006	2007	2008	Wzrost 2006/07	Wzrost 2007/08
<b>Dane finansowe</b>					
Składka przypisana brutto dla ubezp. komunikacyjnych (mln EUR)	3,373	3,270	3,366	-3.10%	2.90%
- w tym OC	1,656	1,603	1,648	-3.10%	2.80%
- w tym AC	1,717	1,666	1,718	-3.00%	3.10%
Ubezpieczenia komunikacyjne jako % ogółu składek na ubezpieczenia majątkowe	25.00%	25.80%	25.40%		
Średnia składka na ubezpieczenie kom. OC (w EUR)	385	366		-4.90%	
<b>Wskaźnik mieszany – OC</b>					
<b>Dane strukturalne</b>					
Liczba zakładów ubezpieczeń	30	12			
Wskaźnik koncentracji – 5 największych grup		79%			
Wskaźnik koncentracji – 10 największych grup		99%			
Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców		524			
<b>Wskaźniki makroekonomiczne</b>					
Realny wzrost PKB	3.60%	3.60%	1.80%		
Inflacja	1.10%	0.70%	2.40%		

Choć szwajcarski przemysł motoryzacyjny nie oparł się kryzysowi gospodarczemu, liczba nowych pojazdów zarejestrowanych w 2008 r. nieznacznie się zwiększyła względem poprzedniego roku o 1,4%. Importerzy samochodów oczekują, że liczba samochodów zarejestrowanych w 2009 r. spadnie o ok. 6%.

## II. Kierunki rozwoju

## II.1 Elektroniczna karta ubezpieczenia (e-karta ubezpieczenia)

Projekt e-karty ubezpieczenia zrealizowano i wdrożono w 2008 r. Wymiana danych pomiędzy zakładami ubezpieczeń komunikacyjnych a organami ruchu drogowego w kantonach jest obecnie realizowana wyłącznie w formie elektronicznej. Urzędy rejestracji pojazdów otrzymują drogą elektroniczną informacje o wystawieniu polisy ubezpieczeniowej oraz o wygaśnięciu ochrony ubezpieczeniowej. Informacje o pierwszej rejestracji pojazdu oraz wyrejestrowaniu pojazdu są również przesyłane elektronicznie. Projekt ten, uruchomiony przez Komisję Ekspercką ds. Ubezpieczeń Komunikacyjnych, istotnie upraszcza procesy administracyjne.

## II.2 SVV Solution

W 2008 r. szwajcarskie stowarzyszenie ubezpieczeniowe, ASA/SVV, powołało nową jednostkę zależną do realizacji projektów specjalnych, SVV Solution. Jeden z realizowanych projektów to e-karta ubezpieczenia (patrz II.1). Planuje się zlecenie spółce przeprowadzenie kolejnych projektów, wstępnie w sektorze ubezpieczeń komunikacyjnych. Każdy projekt będzie finansowany przez uczestniczące firmy.



### **II.3 Dyrektywy unijne dot. odpowiedzialności komunikacyjnej**

Choć Szwajcaria nie jest członkiem UE, kraj ten realizuje europejskie zmiany w sektorze ubezpieczeń komunikacyjnych. Szwajcarskie zakłady ubezpieczeń są również aktywne na rynku w Liechtensteinie, będącym częścią Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG). Oznacza to, że szwajcarskie zakłady ubezpieczeń muszą dostosować swoje produkty tak, by były zgodne z unijnymi dyrektywami w zakresie komunikacyjnej odpowiedzialności odszkodowawczej. Komisja zbadała stosowne zmiany, takie jak dostosowanie minimalnych sum ubezpieczeń oraz przedkładanie raportów z wypadków. Obecnie oczekuje się wdrożenia stosownych zmian w Szwajcarii.

### **II.4 CC-Info**

Jesienią 2009 r. uruchomiono bazę danych szkód komunikacyjnych, CC-Info. Baza została opracowana w celu przeciwdziałania oszustwom i umożliwia wykrywanie szkód poniesionych przez dany pojazd w oparciu o jego historię szkód. W razie wykrycia nieprawidłowości, likwidatorzy szkód mogą wprowadzić odpowiednie środki. Baza danych szkód jest prowadzona przez SVV Solution (patrz II. 2).

### **II.5 Zapobieganie wypadkom**

We współpracy z organizacjami spoza sektora ubezpieczeniowego, specjalizującymi się w zapobieganiu wypadkom, zakłady ubezpieczeń prowadzą szereg kampanii mających na celu zapobieganie wypadkom. Przykładowe kampanie to kampania „Zagłówki chronią życie”, promująca właściwą regulację zagłówków samochodowych, oraz pilotażowe programy zapobiegania kolizjom ze zwierzętami. Ubezpieczyciele również wspierają wdrożenie określonych środków w ramach rządowego programu zapobiegania wypadkom.

## **III. Spodziewany rozwój**

ASA/SVV planuje aktywny udział w dalszym rozwoju inteligentnych systemów transportu, w szczególności ogólnoeuropejskiego systemu telefonii awaryjnej w pojazdach, e-Call.

## WIELKA BRYTANIA

### I. Tendencje rynku

	2006	2007	2008	Wzrost 2006/07	Wzrost 2007/08
<b>Dane finansowe</b>					
Składka przypisana brutto dla ubezp. komunikacyjnych (mln EUR)	18,620	18,951	16,504	1.80%	-12.90%
- w tym OC					
- w tym AC					
Ubezpieczenia komunikacyjne jako % ogółu składek na ubezpieczenia majątkowe	26.10%	26.60%	27.10%		
Średnia składka na ubezpieczenie kom. OC (w EUR)	635	774		21.90%	
<b>Wskaźnik mieszany – OC</b>					
<b>Dane strukturalne</b>					
Liczba zakładów ubezpieczeń	350	263			
Wskaźnik koncentracji – 5 największych grup	63%	60%	61%		
Wskaźnik koncentracji – 10 największych grup	78%	76%			
Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców		551			
<b>Wskaźniki makroekonomiczne</b>					
Realny wzrost PKB	2.90%	2.60%	0.70%		
Inflacja	2.30%	2.30%	3.60%		

W 2008 r. Grupa RBS pozostała największym ubezpieczycielem samochodów osobowych. Pięć największych grup ubezpieczeniowych posiadało 61% rynku ubezpieczeń samochodów osobowych. Niezależni pośrednicy zawarli 35% umów z klientami indywidualnymi, a sprzedaż bezpośrednia stanowiła dalsze 44%. Pozostałe umowy sprzedano za pośrednictwem agentów firm, banków, towarzystw budowlanych i innych podmiotów.

W kraju działają ok. 53 zakłady i 11 syndykatów Lloyd'a, aktywnie zawierających umowy ubezpieczeń komunikacyjnych. Zarejestrowano ponad 200 zakładów ubezpieczeń.

## II. Kierunki rozwoju

### II.1 Ustawodawstwo

#### II.1.a Przegląd Jacksona

W listopadzie 2008 r. przewodniczący sądu apelacyjnego (Master of the Rolls) wyznaczył sędziego sądu apelacyjnego Jacksona do przeprowadzenia kompleksowego przeglądu kosztów brytyjskiego systemu cywilnego postępowania sądowego. Przegląd przeprowadzony w 2009 r. rozpatrywał wpływ ewentualnych zmian systemu cywilnego postępowania sądowego, w tym zmiany przepisów przenoszenia kosztów, rozszerzenia kosztów stałych, odzyskania dodatkowych zobowiązań (w tym składek za ubezpieczenie kosztów prawnych zawierane po zdarzeniu [ATE]) oraz mechanizmów finansowania, takich jak honorarium adwokata po pomyślnym zakończeniu sprawy oraz ubezpieczenia obowiązkowego kosztów prawnych zawieranego przed zdarzeniem [BTE]. Przegląd ten jest okazją zaproponowania radykalnych reform systemu sądownictwa cywilnego oraz zaproponowania alternatywnych systemów pozasądowego rozstrzygnięcia sporów.

Rozważane zmiany obejmowały zwiększenie kwoty w postępowaniu uproszczonym do 5

tys. GBP dla szkód osobowych rozstrzyganych za obopólną zgodą, utworzenie uniwersalnego narzędzia wyceny odszkodowania ogólnego, wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia BTE i możliwości zasądzenia składek ATE od pozwanego.

Sędzia sądu apelacyjnego Jackson przedłożył końcową analizę bieżącego systemu oraz preferowane możliwości wprowadzenia zmian, po przeprowadzonych konsultacjach. Przewodniczący sądu apelacyjnego nie podjął jeszcze decyzji co do przyjęcia zaleceń, które wymagają rozpatrzenia przez rząd i przedłożenia do publicznych konsultacji.

## **II.2 Praktyki rynkowe**

### **II.2.a Szkody osobowe**

Rząd pracuje nad nowym procesem rozpatrywania roszczeń związanych z wypadkami drogowymi obejmującymi szkody osobowe przy wartości roszczenia wynoszącej od 1 tys. do 10 tys. GBP. Nowy proces obejmuje nowe koszty stałe, odzwierciedlające uproszczony proces oraz wymagający harmonogram dla zakładów ubezpieczeń. Kolejny etap to wdrożenie procesu obejmującego opracowanie elektronicznego sposobu komunikacji.

### **II.1.b Samochody zastępcze**

Koszt zapewnienia samochodów zastępczych stanowi wciąż istotne obciążenie ubezpieczycieli. Umowa dotycząca kosztów z firmami zajmującymi się wynajmem pojazdów wciąż obowiązuje, choć niektórzy ubezpieczyciele obecnie kwestionują jej wartość. Wprowadza się nowe środki w celu zapewnienia skuteczniejszego funkcjonowania umowy.

### **II.1.c Usuwanie zniszczonych pojazdów**

W 2008 r. wprowadzono nowe ustawowe opłaty mające na celu osiągnięcie większej przewidywalności kosztów usunięcia i parkowania zniszczonych pojazdów. Odnotowano sygnały nadużywania dostępnych uprawnień przez podmioty typu pomoc drogowa oraz niektóre organy ustawowe. W chwili obecnej, zakłady ubezpieczeniowe przygotowują niezbędne dowody dla organów rządowych.

### **II.1.d Bezpieczeństwo na drogach**

Wyniki konsultacji procesu nauki jazdy były rozczarowujące. Rząd nie wyraża chęci wprowadzenia bardziej rygorystycznych przepisów dotyczących młodych i nowych kierowców. Brytyjskie stowarzyszenie ubezpieczeniowe, ABI, współpracuje z Agencją ds. Standardów Jazdy, nad poprawieniem nawyków kierowców oraz wprowadzeniem dyplomu dla 14-16-latków dotyczącego korzystania z dróg, który będzie zawierał część związaną z ubezpieczeniami.

W maju 2009 r. rząd opublikował konsultacje dotyczące bezpieczeństwa na drogach. Obejmują one mniejszą liczbę nowych propozycji ustawodawczych i skupiają się głównie na zaleceniu nowych, niższych limitów prędkości w obszarze zabudowanym oraz na drogach wiejskich, gdzie odnotowuje się wysoką liczbę wypadków.

## **III. Spodziewany rozwój**

ABI oczekuje na rozpoczęcie przez rząd konsultacji w zakresie systemu badań lekarskich kierowców, w szczególności ponownego badania starszych kierowców.

ABI oczekuje również, by rząd rozpoczął prace nad przepisami, które umożliwią zakładom ubezpieczeń elektroniczne wydawanie klientom zaświadczeń ubezpieczenia komunikacyjnego. Rząd ma problemy ze sporządzeniem takich przepisów – minęły już dwa lata od chwili obiecania takich zmian przez ministrów. Oprócz korzyści dla klientów, system ten powinien przynieść oszczędności ubezpieczycielom.

Rząd wraz z branżą ubezpieczeniową współpracują nad zmniejszeniem liczby nieubezpieczonych pojazdów w ruchu. W 2008 r. zatrzymano ok. 200 tys. pojazdów bez ważnego ubezpieczenia. W 2011 r. wchodzi w życie przepisy regulujące przestępstwo określone jako „posiadanie pojazdu bez ważnego ubezpieczenia”. Osoby łamiące prawo będą automatycznie wykrywane i oskarżane dzięki porównaniu rządowej bazy danych pojazdów oraz bazy danych ubezpieczeń komunikacyjnych, bez potrzeby wyłapywania osób łamiących prawo na drogach.

**Załącznik 1**  
**Tabele statystyczne**

Tabela nr 1 Liczba zakładów ubezpieczeń komunikacyjnych wg kraju – 2002-2007

		2002	2003	2004	2005	2006	2007
at	Austria	27	25	24	25	25	25
be	Belgia	83	72	63	60	57	56
ch	Szwajcaria	32	30	33	33	30	33
cy	Cypr	24	24	22	22	21	20
cz	Czechy	15	15	15	14	14	17
de	Niemcy	118	112	109	106	103	104
ee	Estonia	8	8	7	7	10	12
es	Hiszpania	71	67	63	62	57	56
fi	Finlandia	13	12	12	12	11	11
fr	Francja	137	127	119	116	108	105
gr	Grecja	52	51	49	49	44	46
hr	Chorwacja	15	15	15	14	12	13
hu	Węgry	12	12	12	12	13	13
is	Islandia	b.d.	5	5	4	4	4
it	Włochy	87	84	80	77	74	74
lu	Luksemburg	31	31	27	26	24	21
lv	Łotwa	12	11	10	10	9	9
mt	Malta	10	11	11	11	11	11
nl	Holandia	135	135	135	87	74	74
pl	Polska	28	31	29	27	24	27
pt	Portugalia	27	25	24	24	24	24
se	Szwecja	39	39	39	39	39	38
si	Słowenia	7	7	6	6	6	6
sk	Słowacja	13	11	11	11	11	11
tr	Turcja	38	34	31	31	24	26
uk	Wlk. Brytania	351	350	350	350	350	263

Tabela nr 2 Łączna liczba pojazdów wg kraju – 2002-2007 (w tys.)

		2002	2003	2004	2005	2006	2007
AT	Austria	5,419	5,506	5,576	5,647	5,723	5,797
BE	Belgia	5,902	5,984	6,071	6,155	6,257	6,374
CH	Szwajcaria	4,809	4,888	4,969	5,043	4,823	4,899
CY	Cypr	465	485	515	535	551	551
CZ	Czechy	5,741	5,829	5,997	6,232	6,472	6,788
DE	Niemcy	46,330	47,491	47,869	48,256	48,601	49,134
DK	Dania	2,388	2,411	2,462	2,555	2,642	2,714
EE	Estonia	576	614	658	681	760	703
ES	Hiszpania	27,108	27,313	28,675	29,918	31,156	32,682
FI	Finlandia	2,656	2,757	2,870	2,974	3,078	3,178
FR	Francja	37,312	37,831	38,289	38,640	38,959	39,357
GR	Grecja	5,693	5,968	6,303	6,641	6,996	7,380
HR	Chorwacja	1,572	1,650	1,720	1,791	1,900	1,900
HU	Węgry	3,100	3,260	3,319	3,405	3,405	3,405
IE	Irlandia	1,923	1,824	2,128	2,227	2,370	2,500
IS	Islandia	b.d.	208	219	236	252	270
IT	Włochy	47,763	44,079	43,951	45,184	46,329	47,131
LT	Litwa	1,311	1,392	1,455	1,601	1,601	1,601
LU	Luksemburg	350	358	366	376	376	376
LV	Łotwa	813	847	891	966	1,062	1,144
MT	Malta	258	259	260	271	281	289
NL	Holandia	8,169	9,324	9,522	9,653	9,836	10,068
NO	Norwegia	2,717	2,778	2,843	2,921	3,014	3,126
PL	Polska	15,526	15,899	16,701	13,093	14,168	15,414
PT	Portugalia	5,291	5,384	5,560	5,689	5,801	5,906
RO	Romania	3,700	3,829	3,985	3,985	3,985	3,985
SE	Szwecja	5,015	5,085	5,177	5,289	5,385	5,181
SI	Słowenia	1,084	999	1,022	1,033	1,201	1,168
SK	Słowacja	1,834	1,880	1,971	1,801	1,841	1,859
TR	Turcja	8,497	8,852	10,389	11,287	12,180	12,964
UK	Wlk. Brytania	35,754	36,501	37,174	37,792	38,324	38,862
<b>CEA</b>		<b>289,075</b>	<b>291,484</b>	<b>298,907</b>	<b>301,876</b>	<b>309,327</b>	<b>316,704</b>

**Tabela nr 3 Samochody osobowe na 1 000 mieszkańców – 2007**

		2007
IS	Islandia	734
LU	Luksemburg	640
MT	Malta	636
IT	Włochy	606
UK	Wlk. Brytania	551
AT	Austria	546
FI	Finlandia	542
PT	Portugalia	526
CH	Szwajcaria	524
BE	Belgia	522
SI	Słowenia	505
IE	Irlandia	502
DE	Niemcy	497
ES	Hiszpania	485
FR	Francja	481
SE	Szwecja	470
DK	Dania	466
NO	Norwegia	458
CZ	Czechy	454
CY	Cypr	453
NL	Holandia	451
LT	Litwa	431
GR	Grecja	429
LV	Łotwa	401
EE	Estonia	390
PL	Polska	383
HR	Chorwacja	324
HU	Węgry	287
SK	Słowacja	262
RO	Romania	150
TR	Turcja	125
<b>CEA</b>		<b>479</b>

*Uwaga: Średnia CEA nie uwzględnia Turcji*



**Tabela nr 4 Łączny przypis ze składki z ubezpieczeń komunikacyjnych wg kraju – 1997-2008 (w mln EUR)**

		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AT	Austria	2,177	2,067	2,027	2,093	2,236	2,410	2,588	2,745	2,841	2,883	2,884	2,853
BE	Belgia	2,300	2,329	2,442	2,506	2,544	2,703	2,806	2,907	2,948	3,012	3,066	3,129
CH	Szwajcaria	2,359	2,415	2,476	2,622	2,790	3,015	3,111	3,223	3,346	3,373	3,269	3,366
CY	Cypr	79	82	84	90	92	98	112	134	147	156	169	172
CZ	Czechy	448	550	579	679	789	973	1,039	1,114	1,243	1,328	1,405	1,629
DE	Niemcy	20,825	20,033	19,511	20,358	21,341	21,986	22,325	22,504	22,005	21,221	20,800	20,372
DK	Dania	1,044	1,116	1,135	1,192	1,230	1,365	1,581	1,637	1,692	1,751	1,812	1,531
EE	Estonia	40	43	49	55	60	71	87	101	117	137	176	187
ES	Hiszpania	6,043	5,281	6,585	7,987	8,774	9,794	10,617	11,239	11,514	12,026	12,298	12,107
FI	Finlandia	632	687	777	850	889	908	960	1,045	1,143	1,196	1,189	1,245
FR	Francja	13,744	13,749	14,035	14,549	15,289	16,202	17,136	17,623	17,860	17,729	17,703	17,880
GR	Grecja	601	603	730	811	836	980	1,100	1,147	1,218	1,231	1,331	1,371
HR	Chorwacja	b.d.	246	247	263	300	329	353	385	421	466	517	564
HU	Węgry	369	375	404	452	534	675	731	818	904	884	929	923
IE	Irlandia	1,017	1,099	1,260	1,463	1,758	1,891	1,895	1,704	1,625	1,631	1,544	1,420
IS	Islandia	63	71	92	129	132	139	141	132	158	164	202	133
IT	Włochy	13,174	14,306	15,863	16,899	18,155	19,608	20,708	21,232	21,352	21,612	21,524	20,845
LT	Litwa	b.d.	28	38	42	48	110	102	125	137	188	244	276
LU	Luksemburg	186	201	211	226	242	256	269	288	304	316	328	333
LV	Łotwa	30	46	55	70	74	81	86	95	106	152	245	268
MT	Malta	39	38	39	44	47	49	53	57	59	60	61	62
NL	Holandia	3,164	3,256	3,463	3,758	3,988	4,222	4,381	4,581	4,565	4,662	4,705	4,633
NO	Norwegia	958	994	1,100	1,254	1,409	1,605	1,622	1,631	1,741	1,772	1,826	1,887
PL	Polska	1,514	1,820	1,872	2,117	2,381	2,229	1,971	2,062	2,457	2,566	2,869	3,479
PT	Portugalia	1,226	1,344	1,413	1,550	1,738	1,829	1,852	1,905	1,997	2,004	1,944	1,810
RO	Romania	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	211	247	302	464	643	1,252	1,522
SE	Szwecja	1,201	1,254	1,388	1,586	1,610	1,920	2,262	2,409	2,456	2,477	2,466	2,297
SI	Słowenia	221	241	245	260	301	338	374	415	456	483	522	555
SK	Słowacja	142	188	187	207	240	281	387	479	493	482	548	607
TR	Turcja	665	797	884	1,288	818	859	1,062	1,484	1,930	2,217	2,563	2,418
UK	Wlk. Brytania	11,404	12,390	13,804	17,928	19,765	20,044	19,162	18,867	19,335	18,620	18,951	16,504

**Tabela nr 5 Wskaźnik szkodowości wg kraju – 2007**

		2007
TR	Turcja	129.60%
SE	Szwecja	96.90%
DE	Niemcy	91.80%
IS	Islandia	86.00%
GR	Grecja	82.90%
IT	Włochy	77.40%
FI	Finlandia	77.00%
SI	Słowenia	73.90%
UK	Wlk. Brytania	73.00%
ES	Hiszpania	72.70%
PT	Portugalia	72.20%
HR	Chorwacja	71.80%
FR	Francja	71.70%
BE	Belgia	71.50%
NO	Norwegia	70.60%
LU	Luksemburg	70.00%
PL	Polska	68.90%
CH	Szwajcaria	68.20%
AT	Austria	68.00%
HU	Węgry	65.50%
CY	Cypr	59.60%
NL	Holandia	59.30%
MT	Malta	56.40%
IE	Irlandia	56.00%
DK	Dania	54.10%
SK	Słowacja	53.60%

**Tabela nr 6 Składki z ubezpieczeń komunikacyjnych OC wg kraju – 1997-2008 (w mln EUR)**

		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AT	Austria	1,490	1,390	1,329	1,344	1,422	1,535	1,646	1,740	1,795	1,807	1,793	1,755
BE	Belgia	1,664	1,667	1,697	1,708	1,702	1,784	1,857	1,920	1,942	1,963	1,969	1,972
CH	Szwajcaria	1,196	1,203	1,205	1,264	1,315	1,423	1,497	1,568	1,637	1,656	1,603	1,648
CY	Cypr	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	80	89	104	109	115	b.d.
CZ	Czechy	171	265	293	393	473	584	620	664	730	781	821	953
		12	12	12	12	13	13	13	13	13	13	12	12
DE	Niemcy	667	265	167	628	224	624	800	909	581	98	805	495
DK	Dania	350	371	386	412	422	534	661	685	701	721	738	705
EE	Estonia	25	25	28	31	29	33	40	44	51	57	69	76
ES	Hiszpania	3,546	3,469	3,938	4,603	5,237	5,834	6,172	6,531	6,674	6,916	6,873	6,604
FI	Finlandia	339	379	436	476	500	508	536	588	654	683	644	666
FR	Francja	6,321	6,268	6,299	6,380	6,534	6,832	7,113	7,267	7,083	6,972	6,846	6,805
UK	Grecja	515	541	616	664	681	798	887	908	946	942	1,011	1,027
GR	Chorwacja	b.d.	202	196	202	223	240	259	282	300	335	371	405
HR	Węgry	240	231	232	250	280	346	383	438	409	490	530	534
		10	11	13	14	15	16	17	18	18	18	18	17
HU	Włochy	710	767	249	221	344	653	646	87	198	415	239	637
IE	Litwa	b.d.	16	15	16	18	74	59	71	69	101	124	141
IS	Luksemburg	104	114	117	122	131	133	135	144	147	148	150	145
IT	Łotwa	24	31	35	42	44	45	46	45	41	54	93	124
LT	Malta	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	33	34	36	35
LU	Holandia	1,746	1,852	1,915	2,079	2,448	2,586	2,709	2,468	2,467	2,525	2,482	2,462
LV	Norwegia	467	460	483	518	554	631	639	648	698	712	730	752
MT	Polska	795	985	1,012	1,165	1,288	1,246	1,041	1,092	1,372	1,482	1,626	1,996
NL	Portugalia	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	1,365	1,353	1,302	1,188
NO	Romania	b.d.	b.d.	b.d.	31	42	71	67	131	191	265	452	508
PL	Szwecja	524	540	598	694	719	875	1,066	1,147	1,178	1,179	1,110	966
PT	Słowenia	121	135	145	165	200	230	257	286	306	316	330	336
RO	Słowacja	47	69	63	79	107	139	221	292	267	262	287	309
SE	Turcja	146	227	258	265	224	281	337	528	684	752	862	927
<b>CEA</b>		<b>43,209</b>	<b>44,473</b>	<b>46,714</b>	<b>49,749</b>	<b>53,161</b>	<b>57,039</b>	<b>59,771</b>	<b>61,571</b>	<b>63,622</b>	<b>64,127</b>	<b>64,011</b>	<b>63,171</b>

**Tabela nr 7 Wskaźnik mieszany OC komunikacyjnego wg kraju – 2007**

		2007
SE	Szwecja	158%
GR	Grecja	139%
FR	Francja	127%
EE	Estonia	113%
PT	Portugalia	110%
BE	Belgia	109%
TR	Turcja	107%
HU	Węgry	104%
HR	Chorwacja	102%
FI	Finlandia	101%
IT	Włochy	100%
DE	Niemcy	97%
PL	Polska	97%
SI	Słowenia	97%
ES	Hiszpania	94%
NL	Holandia	93%
LU	Luksemburg	85%
SK	Słowacja	69%
<b>CEA</b>		<b>108%</b>

**Tabela nr 8 Składki z ubezpieczenia AC wg kraju – 1997-2008 (w mln EUR)**

		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AT	Austria	688	677	698	749	814	874	942	1,005	1,046	1,076	1,090	1,098
BE	Belgia	681	711	766	828	842	919	949	987	1,006	1,049	1,097	1,157
CH	Szwajcaria	1,162	1,212	1,270	1,358	1,474	1,592	1,614	1,656	1,708	1,717	1,666	1,718
CY	Cypr	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	33	45	43	47	48	b.d.
CZ	Czechy	277	285	286	297	317	389	419	451	513	547	584	672
DE	Niemcy	8,158	7,768	7,344	7,487	7,895	8,141	8,341	8,430	8,268	7,978	7,864	7,756
DK	Dania	694	745	749	780	808	831	921	953	992	1,029	1,074	1,033
EE	Estonia	15	18	21	25	30	38	48	57	66	79	106	112
ES	Hiszpania	1,869	1,812	2,647	3,384	3,537	3,960	4,237	4,579	4,840	5,110	5,426	5,503
FI	Finlandia	293	308	341	374	389	400	424	457	489	513	545	579
								10	10	10	10	10	11
FR	Francja	7,529	7,568	7,826	8,250	8,755	9,370	23	356	777	757	857	75
GR	Grecja	84	88	114	148	155	182	213	239	272	289	320	344
HR	Chorwacja	b.d.	44	51	61	77	92	95	106	117	131	147	160
HU	Węgry	128	145	172	203	254	320	349	380	409	395	400	389
IT	Włochy	2,464	2,539	2,614	2,678	2,811	2,955	3,062	3,145	3,154	3,197	3,284	3,208
LT	Litwa	b.d.	21	23	27	30	36	43	54	68	87	119	135
LU	Luksemburg	82	87	94	104	111	123	134	145	157	168	178	189
LV	Łotwa	10	15	20	26	30	36	41	51	65	99	152	144
MT	Malta	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	26	26	25	27
NL	Holandia	1,418	1,404	1,547	b.d.	1,500	1,605	1,715	2,113	2,098	2,146	2,223	2,249
NO	Norwegia	492	534	617	637	855	975	983	983	1,043	1,060	1,096	1,135
PL	Polska	719	835	859	953	1,093	983	918	978	1,085	1,084	1,243	1,483
PT	Portugalia	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	559	563	562	560
RO	Romania	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	109	147	135	209	291	377	801	1,014
SE	Szwecja	677	715	790	892	891	1,046	1,197	1,263	1,278	1,298	1,356	1,332
SI	Słowenia	100	106	100	95	101	108	117	129	150	167	192	219
SK	Słowacja	95	119	124	128	132	142	166	186	226	221	261	298
TR	Turcja	519	570	625	1,023	594	578	726	956	1,246	1,465	1,701	1,491
<b>CEA</b>		<b>28,152</b>	<b>28,324</b>	<b>29,699</b>	<b>30,505</b>	<b>33,606</b>	<b>35,842</b>	<b>37,842</b>	<b>39,912</b>	<b>41,991</b>	<b>42,677</b>	<b>44,416</b>	<b>45,077</b>

**Tabela nr 9 Wskaźnik mieszany ubezpieczeń AC wg kraju – 2007**

		2007
SI	Słowenia	120%
HR	Chorwacja	101%
DE	Niemcy	100%
NL	Holandia	96%
FI	Finlandia	96%
LU	Luksemburg	96%
TR	Turcja	93%
PL	Polska	92%
SK	Słowacja	91%
BE	Belgia	89%
ES	Hiszpania	85%
GR	Grecja	84%
FR	Francja	84%
IT	Włochy	76%
SE	Szwecja	75%
PT	Portugalia	62%
<b>CEA</b>		<b>89%</b>

**Tabela nr 10 Średnia łączna składka ubezpieczenia komunikacyjnego – 2007 (w EUR)**

		EUR	Skorygowane o PPP
UK	Wlk. Brytania	774	681
CH	Szwajcaria	747	614
NO	Norwegia	600	442
IT	Włochy	497	485
AT	Austria	488	462
NL	Holandia	485	456
BE	Belgia	481	448
FR	Francja	450	410
SE	Szwecja	439	369
ES	Hiszpania	434	486
DE	Niemcy	374	363
EE	Estonia	336	500
MT	Malta	319	464
SI	Słowenia	318	414
SK	Słowacja	308	450
PT	Portugalia	291	359
FI	Finlandia	284	241
HR	Chorwacja	264	415
CZ	Czechy	260	422
TR	Turcja	252	419
GR	Grecja	244	283
HU	Węgry	231	358
PL	Polska	183	300
<b>CEA</b>		<b>439</b>	<b>391</b>

**Tabela nr 11 Średnia składka OC – 2007-2008**

		2007		2008	
		EUR	Skorygowane o PPP	EUR	Skorygowane o PPP
IT	Włochy	422	411	407	391
CH	Szwajcaria	366	301	b.d.	b.d.
BE	Belgia	309	288	b.d.	b.d.
AT	Austria	303	287	292	267
NL	Holandia	253	238	243	227
ES	Hiszpania	242	272	229	248
NO	Norwegia	240	177	239	175
DE	Niemcy	230	224	222	213
SI	Słowenia	201	262	198	245
SE	Szwecja	197	166	212	181
PT	Portugalia	195	240	174	211
HR	Chorwacja	189	298	198	288
MT	Malta	188	274	184	252
GR	Grecja	185	215	189	209
FR	Francja	174	159	112	152
SK	Słowacja	161	237	167	245
FI	Finlandia	154	131	155	129
CZ	Czechy	152	247	170	240
EE	Estonia	133	197	138	197
HU	Węgry	132	204	b.d.	b.d.
PL	Polska	104	170	119	181
TR	Turcja	85	141	89	146
<b>CEA</b>		<b>243</b>	<b>243</b>	<b>230</b>	<b>230</b>

**Tabela nr 12 Średnia składka AC – 2007 (w EUR)**

		2007
RO	Romania	770
EE	Estonia	737
SK	Słowacja	510
TR	Turcja	486
HU	Węgry	461
FR	Francja	452
AT	Austria	389
HR	Chorwacja	329
PL	Polska	293
NL	Holandia	290
MT	Malta	251
SE	Szwecja	231
PT	Portugalia	216
DE	Niemcy	192
FI	Finlandia	171



**Tabela nr 13 Częstość szkód OC – 2006-2008**

		2006	2007	2008
AT	Austria	10.10%	9.40%	9.0%
TR	Turcja	6.90%	8.70%	9.9%
IT	Włochy	8.40%	8.60%	8.6%
GR	Grecja	8.20%	8.00%	8.2%
SK	Słowacja	7.60%	7.80%	7.8%
SE	Szwecja	6.60%	6.50%	7.7%
LV	Łotwa	7.70%	b.d.	b.d.
PT	Portugalia	7.30%	7.50%	7.3%
EE	Estonia	7.40%	7.10%	6.1%
MT	Malta	b.d.	5.80%	7.4%
DE	Niemcy	7.00%	6.80%	6.6%
HR	Chorwacja	6.20%	5.90%	5.7%
CZ	Czechy	6.20%	6.20%	6.2%
NO	Norwegia	6.10%	6.10%	5.8%
CH	Szwajcaria	6.10%	6.00%	b.d.
HU	Węgry	5.50%	5.00%	b.d.
PL	Polska	5.30%	5.00%	5.1%
FR	Francja	4.70%	4.60%	4.4%
SI	Słowenia	4.50%	4.30%	4.1%
NL	Holandia	4.30%	4.50%	b.d.
FI	Finlandia	2.90%	2.90%	2.8%
<b>CEA</b>		<b>6.6%</b>	<b>6.60%</b>	<b>6.50%</b>

**Tabela nr 14 Średnia szkoda w OC wg kraju – 2006-2008**

		2006		2007		2008	
		EUR	Skorygowane o PPP	EUR	Skorygowane o PPP	EUR	Skorygowane o PPP
ch	Szwajcaria	5,684	4,399	5,236	4,306	b.d.	b.d.
fi	Finlandia	5,089	4,356	4,365	3,704	4,445	3,772
nl	Holandia	5,084	4,759	3,909	3,679	b.d.	b.d.
se	Szwecja	3,312	2,755	4,249	3,571	5,033	4,307
it	Włochy	4,146	4,039	4,045	3,944	4,032	3,931
fr	Francja	3,454	3,125	3,543	3,232	3,515	3,207
de	Niemcy	3,213	3,118	3,264	3,166	3,264	3,166
si	Słowenia	3,090	4,145	3,188	4,148	2,796	3,638
no	Norwegia	2,819	2,126	2,926	2,153	2,889	2,120
gr	Grecja	2,471	2,874	2,189	2,535	b.d.	b.d.
hr	Chorwacja	2,104	3,296	2,339	3,684	2,337	3,410
at	Austria	2,128	2,012	2,325	2,201	2,247	2,128
pt	Portugalia	2,044	2,511	2,211	2,725	1,826	2,250
hu	Węgry	1,705	2,866	2,005	3,106	b.d.	b.d.
ee	Estonia	1,265	2,003	1,672	2,485	1,677	2,392
mt	Malta	b.d.	b.d.	1,636	2,378	1,357	1,972
pl	Polska	1,345	2,330	1,449	2,378	1,600	2,430
sk	Słowacja	776	1,140	883	1,293	1,086	1,590
tr	Turcja	790	1,382	820	1,365	893	1,461
lv	Łotwa	821	1,454	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
<b>CEA</b>		<b>3,188</b>	<b>3,188</b>	<b>3,176</b>	<b>3,176</b>	<b>b.d.</b>	<b>b.d.</b>

**Tabela nr 15 Częstość szkód AC – 2006-2008**

		2006	2007	2008
lv	Łotwa	42.90%	b.d.	b.d.
ee	Estonia	32.90%	33.30%	36.40%
sk	Słowacja	31.30%	29.50%	29.20%
at	Austria	24.00%	22.10%	22.90%
hu	Węgry	22.30%	19.80%	b.d.
mt	Malta	b.d.	15.20%	22.20%
hr	Chorwacja	19.10%	19.20%	20.80%
nl	Holandia	16.20%	17.00%	b.d.
pl	Polska	15.60%	13.60%	14.10%
se	Szwecja	13.40%	14.10%	12.50%
de	Niemcy	12.10%	12.80%	13.30%
si	Słowenia	12.50%	11.50%	12.00%
pt	Portugalia	9.90%	10.40%	10.70%
fi	Finlandia	8.60%	8.70%	8.40%
ch	Szwajcaria	6.10%	6.00%	b.d.
hu	Węgry	5.50%	5.00%	b.d.
pl	Polska	5.30%	5.00%	5.10%
fr	Francja	4.70%	4.60%	4.40%
SI	Słowenia	4.50%	4.30%	4.10%

**Tabela nr 16 Średna szkoda w AC wg kraju – 2007 (w EUR)**

		EUR	Skorygowane o PPP
NO	Norwegia	1,689	1,243
IT	Włochy	1,596	1,556
NL	Holandia	1,472	1,385
FI	Finlandia	1,440	1,222
PL	Polska	1,287	2,110
DE	Niemcy	1,275	1,237
GR	Grecja	1,259	1,458
HR	Chorwacja	1,191	1,877
HU	Węgry	1,183	1,833
SK	Słowacja	1,131	1,656
AT	Austria	1,074	1,016
SE	Szwecja	1,002	842
PT	Portugalia	769	948
SI	Słowenia	723	941
<b>CEA</b>		<b>1,284</b>	<b>1,284</b>

**Tabela nr 17 Szkody osobowe – 2006**

		% szkód ogółem	Częstość szkód
IT	Włochy	21.89%	1.71%
ES	Hiszpania	17.79%	2.47%
SE	Szwecja	16.26%	0.70%
FR	Francja	10.03%	0.44%
AT	Austria	10.00%	1.01%
DE	Niemcy	9.75%	0.61%
BE	Belgia	9.64%	0.63%
CH	Szwajcaria	7.48%	0.46%
PT	Portugalia	7.15%	0.53%
EE	Estonia	7.08%	0.50%
NO	Norwegia	6.84%	0.42%
LV	Łotwa	6.26%	0.37%
PL	Polska	5.50%	0.23%
GR	Grecja	3.96%	0.32%
CZ	Czechy	3.81%	0.20%
HU	Węgry	2.45%	0.14%
UK	Wlk. Brytania	b.d.	1.33%

**Tabela nr 18 Podział dużych szkód osobowych – 2004-2006**

			€100 000- €500 000	€500 001-€1m	>€1m
IS	Islandia	2004	45	0	1
		2005	50	1	0
		2006	50	0	0
PT	Portugalia	2004	703	25	2
		2005	700	31	3
		2006	514	21	2
HU	Węgry	2004	b.d.	b.d.	b.d.
		2005	b.d.	b.d.	b.d.
		2006	58	2	3
ES	Hiszpania	2004	b.d.	b.d.	b.d.
		2005	b.d.	b.d.	b.d.
		2006	2,211	133	73
DE	Niemcy	2004	7,336	557	256
		2005	7,110	696	236
		2006	6,650	623	259
BE	Belgia	2004	637	135	0
		2005	641	154	0
		2006	700	137	0
IT	Włochy	2004	2,628	591	98
		2005	2,641	733	189
		2006	2,759	883	188
FI	Finlandia	2004	124	47	6
		2005	146	32	15
		2006	101	34	17

**Tabela nr 19 Częstość dużych szkód osobowych – 2006**

		Częstotliwość dużych szkód osobowych	Szkody osobowe % szkód ogółem
BE	Belgia	0.02%	2.26%
DE	Niemcy	0.01%	2.26%
IT	Włochy	0.01%	0.86%
PT	Portugalia	0.01%	1.96%
ES	Hiszpania	0.01%	0.64%
CZ	Czechy	0.00%	2.31%
FI	Finlandia	0.00%	b.d.
HU	Węgry	0.00%	1.14%
EE	Estonia	0.00%	0.25%
LV	Łotwa	0.00%	0.08%
<b>Średnia</b>		<b>1.10%</b>	<b>b.d.</b>

**Tabela nr 20 Koszty szkód osobowych jako odsetek kosztów wszystkich szkód – 2006**

		Wszystkie kategorie	0-100 000 EUR	100 001-500 000 EUR	500 001- 1 mln EUR	>1 mln EUR
IT	Włochy	b.d.	58.20%	6.10%	5.30%	2.40%
CH	Szwajcaria	65.50%	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
FR	Francja	b.d.	27.70%	b.d.	5.20%	13.80%
BE	Belgia	b.d.	19.30%	14.00%	13.10%	b.d.
NO	Norwegia	46.40%	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
GR	Grecja	44.80%	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
DE	Niemcy	b.d.	22.70%	11.20%	3.50%	4.20%
PT	Portugalia	b.d.	25.70%	12.90%	1.90%	0.50%
ES	Hiszpania	b.d.	26.10%	8.90%	2.10%	2.00%
FI	Finlandia	b.d.	19.80%	5.90%	3.70%	3.50%
CZ	Czechy	30.90%	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
AT	Austria	25.00%	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
HU	Węgry	22.30%	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
PL	Polska	16.20%	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
EE	Estonia	13.20%	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
SE	Szwecja	11.20%	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
SI	Słowenia	8.00%	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
MT	Malta	5.60%	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
LV	Łotwa	5.30%	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.

**Tabela nr 21 Średni koszt szkód osobowych wg kraju – 2006 (w EUR)**

		2006
CH	Szwajcaria	42,063
GR	Grecja	24,801
FR	Francja	16,900
UK	Wlk. Brytania	16,693
BE	Belgia	15,700
NO	Norwegia	15,460
HU	Węgry	14,914
DE	Niemcy	14,842
CZ	Czechy	14,365
IT	Włochy	13,233
PT	Portugalia	12,154
AT	Austria	5,320
PL	Polska	3,148
EE	Estonia	2,810
LV	Łotwa	903
SE	Szwecja	834

**Tabela nr 22 Rozkład kosztów szkód osobowych wg wielkości szkody – 2006**

		0-100 000 EUR	100 001-500 000 EUR	500 001-1 mln EUR	>1 mln EUR
ES	Hiszpania	72.40%	19.00%	4.40%	4.2%
HU	Węgry	71.10%	19.10%	5.70%	4.1%
IT	Włochy	66.70%	14.80%	12.80%	5.7%
PT	Portugalia	62.90%	31.50%	4.60%	1.1%
FI	Finlandia	60.00%	17.90%	11.30%	10.8%
FR	Francja	59.30%	0.00%	11.20%	29.6%
DE	Niemcy	54.50%	27.00%	8.50%	10.0%
BE	Belgia	48.60%	26.60%	24.80%	0.0%
<b>Średnia</b>		<b>62.8%</b>	<b>16.60%</b>	<b>11.00%</b>	<b>9.60%</b>

**Tabela nr 23 Rozkład wielkości kosztów szkód dla szkód obejmujących duże straty – 2004-2006**

			100 000-500 000 EUR	500 001- 1 mln EUR	>1 mln EUR
IS	Islandia	2004	82.00%	0.00%	18.00%
		2005	91.70%	8.30%	0.00%
		2006	100.00%	0.00%	0.00%
PT	Portugalia	2004	81.30%	10.40%	8.30%
		2005	83.70%	12.20%	4.10%
		2006	84.80%	12.30%	3.00%
HU	Węgry	2004	b.d.	b.d.	b.d.
		2005	b.d.	b.d.	b.d.
		2006	68.70%	16.00%	15.30%
ES	Hiszpania	2004	b.d.	b.d.	b.d.
		2005	b.d.	b.d.	b.d.
		2006	66.10%	19.70%	14.20%
DE	Niemcy	2004	62.40%	15.70%	21.90%
		2005	61.30%	20.30%	18.40%
		2006	59.40%	18.70%	22.00%
BE	Belgia	2004	49.10%	50.90%	0.00%
		2005	45.90%	54.10%	0.00%
		2006	51.70%	48.30%	0.00%
IT	Włochy	2004	54.70%	33.90%	11.40%
		2005	46.00%	35.60%	18.40%
		2006	44.50%	38.40%	17.20%
FI	Finlandia	2004	40.30%	45.50%	14.30%
		2005	44.90%	28.20%	26.90%
		2006	32.40%	33.80%	33.80%

Statystyki CEA nr 38 są dostępne na witrynie CEA pod adresem: [www.cea.eu](http://www.cea.eu)

© CEA aisbl

Bruksela, luty 2010

Wszelkie prawa zastrzeżone

Projekt: Morris & Chapman

„Statystyki CEA nr 38: Europejski rynek ubezpieczeń komunikacyjnych, luty 2010 r.” to dokument objęty prawem autorskim z zastrzeżonymi prawami. Dopuszcza się częściowe kopiowanie pod warunkiem podania źródła: „Statystyki CEA nr 38, luty 2010 r.”. Dziękujemy za kopie bezpłatne. Zabrania się kopiowania, dystrybucji lub sprzedaży niniejszego dokumentu w całości bez uprzedniej zgody CEA.

Choć wszystkie dane zawarte w niniejszym dokumencie pochodzą ze sprawdzonych źródeł, CEA nie ponosi odpowiedzialności za dokładność lub kompletność podanych informacji. Dane podano wyłącznie w celach informacyjnych, a CEA nie ponosi żadnej odpowiedzialności za straty lub szkody wynikające z ich wykorzystania.



**Polska Izba Ubezpieczeń**

ul. Wspólna 47/49, 00-684 Warszawa  
tel. 022 42 05 105, 022 42 05 106, fax 022 42 05 107  
[www.piu.org.pl](http://www.piu.org.pl) e-mail: [office@piu.org.pl](mailto:office@piu.org.pl)