

Grzegorz Czapski, Mateusz Janczuk

Wiedza ubezpieczonych w zakresie ubezpieczeń komunikacyjnych i ocena posiadanych umów ubezpieczeniowych – analiza problematyki na podstawie badań przeprowadzonych wśród mieszkańców Radomia

JEL: G52. DOI: 10.24136/atest.2019.200.

Data zgłoszenia: 2.08.2019. Data akceptacji: 28.09.2019.

Artykuł porusza tematykę dotyczącą jednego z najpopularniejszych rodzajów ubezpieczeń – ubezpieczeń komunikacyjnych. Omówiono w nim definicję ubezpieczeń komunikacyjnych, przedstawiono ich klasyfikację oraz wyjaśniono pojęcie regresu ubezpieczeniowego. Celem artykułu jest przedstawienie wniosków z badań ankietowych przeprowadzonych przez autora w maju 2019 r. wśród mieszkańców Radomia, posiadających polisę ubezpieczenia komunikacyjnego. Badania te dotyczyły zadowolenia osób ubezpieczonych z posiadanego pakietu ubezpieczenia komunikacyjnego oraz miały na celu zbadanie znajomości przez te osoby pojęć związanych z ubezpieczeniami komunikacyjnymi i znajomości warunków nawiązanych przez nich umów ubezpieczeniowych. Wnioski z badań mogą posłużyć do określenia stanu wiedzy i poziomu zadowolenia ubezpieczonych z produktów ubezpieczeniowych dostępnych na polskim rynku ubezpieczeń komunikacyjnych.

Słowa kluczowe: ubezpieczenie, ubezpieczenia komunikacyjne, odpowiedzialność cywilna, autocasco, assistance, regres ubezpieczeniowy, Radom.

Wstęp

Każdego dnia na drogach dochodzi do wielu wypadków i kolizji. Zdarzenia te każdorazowo wiążą się ze znacznymi kosztami, które trzeba ponieść m.in. na naprawy pojazdów. Dlatego też wprowadzono obowiązek posiadania przez właścicieli aut ubezpieczenia komunikacyjnego, które w takich przypadkach okazuje się bardzo pomocne. Uiszczając ustaloną przez zakład ubezpieczeń stawkę ubezpieczenia, posiadacz pojazdu nie musi martwić się o finansowe konsekwencje stłuczki, kradzieży czy zniszczenia samochodu, spowodowanego przeróżnymi czynnikami. Na rynku ubezpieczeniowym istnieje duży wybór ubezpieczeń komunikacyjnych, oferowanych przez wielu ubezpieczycieli. Dokonanie właściwego wyboru, pod którym rozumie się najkorzystniejszy stosunek wysokości składki do oferowanego zakresu ubezpieczenia, wymaga znajomości pojęć używanych w tym obszarze i umiejętności porównywania ofert. Przeprowadzone przez autora artykułu badania służą pokazaniu poziomu wiedzy ubezpieczonych z zakresu ubezpieczeń komunikacyjnych oraz ich podejścia do kwestii wyboru pakietu. Analizie poddano także zadowolenie ubezpieczonych z posiadanych pakietów ubezpieczeniowych.

Pojęcie ubezpieczeń komunikacyjnych

Ubezpieczenie określane bywa urządzeniem gospodarczym, które na bazie umowy i opłacanych składek pozwala ubezpieczycielowi na przyjęcie na siebie ryzyka negatywnych skutków ekonomicznych określonych w umowie zdarzeń losowych, natomiast ubezpieczającemu umożliwia przekazanie tego ryzyka

[26]. Jednym ze znanych rodzajów ubezpieczeń są ubezpieczenia komunikacyjne.

Literatura podaje zróżnicowany zakres pojęcia ubezpieczeń komunikacyjnych. Ubezpieczenia te często potocznie nazywane są ubezpieczeniami samochodowymi, jednak według A. Wąsiewicza jest to błędne określenie, gdyż eksponuje ono przedmiot – pojazd, a nie osobę (posiadacza auta, kierowcę, pasażera), do której bezpośrednio odnosi się ubezpieczenie OC i NW [27]. W wąskim znaczeniu ubezpieczenia komunikacyjne obejmują następujące produkty [24]:

- ♦ ubezpieczenie OC właścicieli pojazdów mechanicznych z tytułu szkód powstałych w wyniku ruchu tych pojazdów,
- ♦ ubezpieczenie assistance,
- ♦ ubezpieczenie autocasco,
- ♦ ubezpieczenie NNW kierowcy oraz pasażerów,
- ♦ inne ubezpieczenia, które wchodzi w skład rozszerzenia oferty podstawowej lub pakietu ochronnego.

W szerszym znaczeniu, ubezpieczenia komunikacyjne, oprócz wymienionych ubezpieczeń obejmują także ubezpieczenia transportowe. Dotyczą one różnych zdarzeń związanych z transportem przedmiotu ubezpieczenia. Wśród najpopularniejszych ubezpieczeń transportowych wymienia się ubezpieczenie mienia w transporcie międzynarodowym oraz krajowym (tzw. ubezpieczenie cargo) [24].

Według S. Rogowskiego najważniejszym elementem łączącym wszystkie rodzaje ubezpieczeń komunikacyjnych jest ich związek z ruchem lądowym, który odbywa się z wykorzystaniem pojazdów mechanicznych. Charakterystyczną cechą tej grupy ubezpieczeń jest także to, że obejmują one ochroną ryzyka dotyczące osób, które wspomniany ruch naraża na szkody (osobowe oraz rzeczowe) i straty, w tym także w zakresie ich odpowiedzialności cywilnej [22].

Ubezpieczenia komunikacyjne stanowią najpopularniejszy rodzaj polis, na co niewątpliwie ma fakt, iż są obowiązkowe i związane z posiadaniem oraz użytkowaniem pojazdów. Ubezpieczenia komunikacyjne, ustawą z dn. 22.05.2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych zostały zakwalifikowane do segmentu ubezpieczeń majątkowych działu II jako „Pozostałe ubezpieczenia osobowe oraz ubezpieczenia majątkowe”. Ubezpieczenia majątkowe dotyczą ubezpieczenia majątku w formie rzeczy bądź ubezpieczenia sytuacji majątkowej ubezpieczonego. Mogą dotyczyć zarówno własności osób fizycznych jak i osób prawnych [24]. Wyróżnia się dwie grupy ubezpieczeń majątkowych: ubezpieczenia rzeczowe oraz ubezpieczenia majątkowe sensu *stricto*. Do drugiej grupy zalicza się ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej [20]. Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej to tzw. ubezpieczenia powszechne, które wynikają z posiadania oraz użytkowania pojazdów [19]. Z kolei ubezpieczenia majątkowe wraz z ubezpieczeniami, tzw. pozostałymi osobowymi zaliczane są do ubezpieczeń *nonlife* [27].

Ubezpieczenia majątkowe wchodzą w skład ubezpieczeń gospodarczych [23]. Istota ubezpieczeń gospodarczych polega na repartycji finansowego ciężaru związanego z kompensacją szkód losowych. Szkada losowa to szkoda, która powstała wskutek wypadku losowego, czyli zdarzenia losowego powodującego szkodę majątkową, utratę zdrowia, życia bądź zdolności do pracy [21].

Unijne dyrektywy komunikacyjne zostały zaimplementowane przez wszystkie kraje członkowskie UE, stąd model kompensacji szkód komunikacyjnych w Polsce również oparty jest o te dyrektywy [26].

Klasyfikacja ubezpieczeń komunikacyjnych

Podstawowy podział ubezpieczeń komunikacyjnych obejmuje dwie grupy [14]:

- ♦ ubezpieczenia obowiązkowe
- ♦ ubezpieczenia dobrowolne.

W skład ubezpieczeń komunikacyjnych **obowiązkowych** wchodzi:

- ♦ **Ubezpieczenie OC** (odpowiedzialności cywilnej) – ubezpieczenie to musi wykupić każdy właściciel samochodu, nie później jak w dniu jego rejestracji. Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych z dn. 22 maja 2003 r. (dalej: Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK) szczegółowo określa zakres ubezpieczenia OC, w związku z czym, u wszystkich ubezpieczycieli jest on identyczny [2]. Różnią się jedynie wysokości składek pobieranych z tytułu ubezpieczenia przez poszczególne podmioty i jak wykazują badania, wysokość rocznej składki jest głównym czynnikiem decydującym o wyborze ubezpieczyciela [25]. Składka w przypadku ubezpieczeń komunikacyjnych zazwyczaj ustalana jest indywidualnie. Agent ubezpieczeniowy, podczas jej ustalania bazuje na informacjach dotyczących liczby wypadków bądź kolizji spowodowanych w ubiegłych latach przez ubezpieczonego oraz na obserwacjach cech ubezpieczonego lub jego samochodu [25]. W przypadku braku posiadania polisy ubezpieczenia OC, na właściciela samochodu może zostać nałożona kara finansowa. Jej wysokość zależna jest od rodzaju samochodu i czasu jego użytkowania bez ochrony ubezpieczeniowej [22]. Zazwyczaj polisy OC wykupowane są na okres 12 miesięcy. Do wykupienia polisy OC zobowiązani są właściciele [9]:
 - pojazdów samochodowych (silnikowych zdolnych do osiągnięcia prędkości powyżej 25 km/h);
 - motorowerów;
 - ciągników rolniczych;
 - pojazdów wolnobieżnych;
 - przyczep (z wyłączeniem przyczep motocyklowych i przeznaczonych do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny).
- ♦ **Ubezpieczenie graniczne** – jest to ubezpieczenie dotyczące właścicieli pojazdów, które zarejestrowane zostały poza krajami EOG (Europejskiego Obszaru Gospodarczego) oraz Szwajcarii. Podczas wjazdu na teren tych krajów, w przypadku nieposiadania przez kierowcę certyfikatu Zielonej Karty, jest on zobowiązany do zawarcia umowy ubezpieczenia granicznego [22].
- ♦ **Zielona Karta** – jest to certyfikat, który stanowi potwierdzenie posiadania ubezpieczenia OC podczas wyjazdu za granicę. Obowiązuje jedynie w krajach, które należą do Systemu Zielonej Karty. W skład ubezpieczeń komunikacyjnych **dobrowolnych** wchodzi:

- ♦ **Autocasco (AC)** – jest to rodzaj ubezpieczenia komunikacyjnego, które zapewnia zadośćuczynienie właścicielowi samochodu w przypadku kradzieży samochodu bądź jego zniszczenia. W ramach ubezpieczenia AC objęte są szkody, które powstały na skutek [22]:

- zderzenia pojazdów, zderzenia samochodu z osobami, zwierzętami bądź przedmiotami (np. uderzenie w ścianę budynku, słupa);
- uszkodzeń spowodowanych przez osoby trzecie;
- zdarzeń losowych, takich jak np. pożar, wybuch, zatopienie, oddziaływanie sił przyrody, czynników termicznych, chemicznych itp.;
- kradzieży auta lub części jego wyposażenia.

Wykupienie polisy AC polecane jest kierowcom, którzy obawiają się uszkodzenia przez kogoś ich samochodu podczas jego postoju na parkingu. Odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia AC można również otrzymać jeśli to ubezpieczony spowoduje stłuczkę. Aby liczyć na wypłatę odszkodowania, trzeba jednak ściśle zachować wszystkie określone w umowie warunki. Przykładowo, jeśli ubezpieczyciel uzna, że do kradzieży auta doszło w wyniku zaniedbania właściciela (np. zostawienie kluczyków w stacyjce), może on odmówić wypłaty z tytułu ubezpieczenia AC. Co więcej, niektóre ubezpieczenia AC nie obejmują wszystkich elementów pojazdu, w związku z czym należy szczegółowo zapoznać się z umową i w razie potrzeby rozszerzyć ubezpieczenie np. o ubezpieczenie opon. Składki na ubezpieczenie AC również bywają zróżnicowane u różnych ubezpieczycieli i ich wysokość zależy głównie od rodzaju pojazdu i zakresu ochrony ubezpieczeniowej.

- ♦ **Assistance** – to ubezpieczenie komunikacyjne, które zazwyczaj oferowane jest w pakiecie z polisą AC lub OC. Zapewnia ono całodobową pomoc w razie stłuczki czy awarii samochodu. W ramach Assistance można liczyć m.in. na [22]:

- wsparcie techniczne – ubezpieczyciel zapewnia holowanie samochodu do warsztatu celem naprawy;
- pomoc medyczną;
- pomoc prawną – może na nią liczyć nie tylko kierowca, ale również pasażerowie podróżujący ubezpieczonym autem;
- dowieszenie paliwa do pojazdu;
- pokrycie opłaty za wynajęcie samochodu zastępczego na czas naprawy;
- przetransportowanie kierowcy i pasażerów ubezpieczonego auta do hotelu i opłacenie noclegu.

Zakres pomocy, którą można otrzymać w ramach Assistance jest bardzo zróżnicowany u poszczególnych ubezpieczycieli. Niektóre umowy mogą zawierać np. limity kilometrów holowania lub gwarancję pomocy jedynie w przypadku kolizji, a nie awarii samochodu. Warto także zwrócić uwagę na zasięg terytorialny obowiązywania Assistance.

- ♦ **Ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków (NNW)** – jest to rodzaj ubezpieczenia komunikacyjnego, w ramach którego można liczyć na wypłatę odszkodowania z tytułu trwałych następstw nieszczęśliwych wypadków. Skutki tych wypadków obejmują: uszkodzenie ciała, trwałe uszczerbek na zdrowiu bądź śmierć osoby ubezpieczonej. Zazwyczaj zakłady ubezpieczeniowe oferują 2 warianty ubezpieczenia NNW – jako ubezpieczenie kierowcy pojazdu lub ubezpieczenie kierowcy i pasażerów. Co ważne, ubezpieczenie NNW gwarantuje zadośćuczynienie dla sprawcy wypadku z tytułu poniesionych przez niego obrażeń oraz wsparcie finansowe dla jego krewnych w przypadku śmierci [22].

- ♦ **Ubezpieczenie mienia w transporcie** – jest to rodzaj ubezpieczenia, w ramach którego objęte mogą być wszelkie rodzaje mienia stanowiące przesyłkę. Ubezpieczenie to obejmuje swoim zakresem nie tylko fazę transportu, ale również wszelkie czynności przeładunkowe i magazynowanie ładunku na trasie przewozu. Nie ma znaczenia, czy transport mienia wykonywany jest z wykorzystaniem jednego czy też kilku środków transportu. Ubezpieczającym zazwyczaj jest właściciel towaru. Zakres ubezpieczeń mienia w transporcie bywa zróżnicowany, ale najczęściej ubezpieczyciel bierze odpowiedzialność za szkody dotyczące uszkodzenia bądź utraty mienia wskutek: zaginięcia, rabunku, kradzieży, wypadku środka transportu czy uszkodzenia środka transportowego wskutek np. uderzenia pioruna czy ognia [24].

Regres ubezpieczeniowy

Istnieją sytuacje, w których zakład ubezpieczeniowy może domagać się od sprawcy wypadku czy kolizji zwrotu kosztów świadczeń, które wypłacił poszkodowanym, na podstawie artykułu 828 § 1 k.c. Sytuacja taka jest określana jako tzw. regres ubezpieczeniowy [1]. Jest to rodzaj roszczenia, które w określonych przypadkach przysługuje ubezpieczycielowi. Przypadki te zostały określone w art. 43 Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK. Należą do nich następujące okoliczności [3]:

- ♦ gdy kierowca wyrządził szkodę w sposób umyślny bądź pod wpływem alkoholu lub środków odurzających, substancji psychotropowych lub innych środków określonych w przepisach dotyczących przeciwdziałania narkomanii;
 - ♦ gdy kierujący pojazdem wszedł w jego posiadanie w wyniku popełnienia przestępstwa;
 - ♦ gdy kierujący pojazdem nie posiadał uprawnień do prowadzenia pojazdu mechanicznego, z wyłączeniem przypadków, których ideaą było ratowanie ludzkiego życia bądź mienia, albo też pościg na kimś, kto chwilę wcześniej dopuścił się popełnienia przestępstwa;
 - ♦ gdy kierujący pojazdem uciekł z miejsca zdarzenia.
- Regres ubezpieczeniowy może także dotyczyć kierowcy, który w chwili zdarzenia nie miał wykupionego ubezpieczenia OC.



Rys. 1. Mapa nieubezpieczonych 2019 [8]

W takiej sytuacji, wypłaty odszkodowania na rzecz poszkodowanych dokonuje Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (dalej: UFG) i ma on prawo domagać się zwrotu wypłaconej kwoty od kierującego pojazdem, który spowodował wypadek bądź stłuczkę.

Przedawnienie roszczenia z tytułu regresu ubezpieczeniowego dokonuje się wraz z upływem 3 lat od daty wypłaty świadczenia przez UFG lub ubezpieczyciela. Jeśli sprawca zdarzenia nie żyje to podmiot wypłacający odszkodowanie nie może skierować roszczenia regresowego do spadkobierców sprawcy, jeśli świadczenia zostały wypłacone po jego śmierci.

Od wezwania do zwrotu świadczenia wypłaconego na rzecz poszkodowanych przysługuje odwołanie. Jeśli natomiast sprawca nie podejmie żadnych działań w związku z wezwaniem i nie uiści należnej opłaty, sprawa jest przekierowywana na drogę postępowania sądowego celem uzyskania tytułu wykonawczego [4].

Regres ubezpieczeniowy to zazwyczaj kwota rzędu kilkunastu tysięcy złotych, a więc o wiele więcej niż średnia cena polisy OC. Rekordowa kwota regresu ubezpieczeniowego została nałożona na sprawcę wypadku w 2013 roku i wyniosła aż 1,6 mln zł. Każdego roku Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny rozpoczyna kilka tysięcy spraw regresowych, które dotyczą wypadków powodowanych przez sprawców nie posiadających ważnej polisy OC.

Rynek ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce

W I półroczu 2019 r. w Polsce wypłacono 20,6 mld zł dla osób poszkodowanych z polis ubezpieczeniowych. Z czego 7,4 mld zł z ubezpieczeń komunikacyjnych. Oznacza to, że każdej godziny prawie 1 mln zł jest wypłacany na odszkodowania z OC dla poszkodowanych w wypadkach drogowych [5]. Łączna suma wypłaconych przez ubezpieczycieli odszkodowań oraz świadczeń wyniosła w 2018 r. 41,7 mld zł. Z tego z ubezpieczeń majątkowych 20,2 mld zł. W ramach ubezpieczenia komunikacyjnego, odszkodowania i świadczenia wypłacono na kwotę 13,9 mld zł. W związku z tym rok rocznie rośnie składka na ubezpieczenie komunikacyjne.

W 2018 roku składka brutto wpłacona przez ubezpieczycieli wyniosła 23,5 mld zł gdy w 2017 roku opiewała na 22,5 mld zł. W 2018 roku zwarto 24 291 414 polis OC posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz 6 678 580 polis autocasco. Ubezpieczenia w liczbach 2018. Rynek ubezpieczeń w Polsce [6].

W 2018 roku UFG wystawił 93 991 wezwań z tytułu braku aktualnego ubezpieczenia OC dla posiadaczy pojazdów mechanicznych. Na polskich drogach jest obecnie ponad 24 mln pojazdów mechanicznych, których właściciele są zobowiązani do wykupienia, co roku polisę OC. Najwięcej aut bez ważnej polisy porusza się w województwach: zachodniopomorskim, dolnośląskim, lubuskim, opolskim i warmińsko-mazurskim.

Według szacunków UFG, około 0,4-0,5% wszystkich pojazdów poruszających się po drogach nie posiada ubezpieczenia OC, mimo to wskaźnik ten należy do najniższych w Europie. Najczęstszą przyczyną braku aktualnego ubezpieczenia OC - około 40,00% wykrytych nieubezpieczonych - jest wygaśnięcie umowy ubezpieczenia poprzedniego właściciela auta po zakupie używanego pojazdu. Mimo wysokich kar wiele osób podejmuje ryzyko związane z brakiem aktualnego ubezpieczenia OC i ewentualnego regresu w przypadku kolizji bądź wypadku [11]. Aktualne wysokości kar za brak obowiązkowego ubezpieczenia OC w 2019 roku prezentuje tabela 1.

Fundusz, w 2018 roku prowadził łącznie ponad 152 tysiące spraw o zapłacenie kary za brak aktualnej polisy OC oraz

Tab. 1. Wysokość opłat karnych za brak obowiązkowego ubezpieczenia OC w 2019 roku [12]

Gradacja opłaty	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe, ciągniki samochodowe i autobusy	Pozostałe pojazdy	OC rolników
100%	4 500 zł	6 750 zł	750 zł	230 zł
50%	2 250 zł	3 380 zł	380 zł	
20%	900 zł	1 350 zł	150 zł	

wystawił ponad 36,6 tysięcy tytułów wykonawczych. Jak podaje UFG całkowita suma należności z kar za brak aktualnego ubezpieczenia OC w Polsce przekraczała na koniec 2018 roku kwotę 196 mln zł, z czego do kasy UFG wpłynęło 94 mln zł [8].

Cel i metodologia badań

Badania ankietowe przeprowadzone zostały przez autorów w maju 2019 r. Badania były anonimowe i dobrowolne, a zawarte w nich odpowiedzi zostały wykorzystane w celach naukowych do opracowania niniejszego artykułu. Kwestionariusz został udostępniony na portalach społecznościowych oraz forach internetowych związanych z miastem Radom. Ankieta dotyczyła poznania opinii o ubezpieczeniach komunikacyjnych wśród mieszkańców miasta Radom. Uzyskane w ten sposób wyniki badań, zostały dokładnie przeanalizowane i opracowane z zastosowaniem wykresów i opisu. Badanie miało na celu ukazanie opinii i znajomości wiedzy z zakresu ubezpieczeń komunikacyjnych wśród radomian. W wypełnieniu ankiet wzięło udział 100 osób. Kwestionariusz ankiet zawierał 18 pytań jednokrotnego i wielokrotnego wyboru, jak również pytania otwarte i zakresowe.

Przyjęta w niniejszych badaniach hipoteza badawcza brzmi następująco: „Radomianie posiadają wiedzę na temat swoich ubezpieczeń komunikacyjnych oraz są z nich zadowoleni”. Przyjęte problemy badawcze:

- ◆ Jakich rodzajów pojazdów dotyczą ubezpieczenia komunikacyjne radomian?
- ◆ Na jakie rodzaje ubezpieczeń komunikacyjnych decydują się mieszkańcy Radomia?
- ◆ Jakiej wysokości zniżki posiadają?
- ◆ Czy akceptują aktualny poziom swoich składek ubezpieczeniowych?
- ◆ Czy w przeciągu ostatnich 5 lat dokonywali zmiany towarzystwa ubezpieczeniowego?
- ◆ Czy mają wiedzę na temat pojęcia „regres ubezpieczeniowy” oraz jego przesłanek?
- ◆ Czy są zorientowani w wysokości sumy gwarancyjnej swojego ubezpieczenia OC?
- ◆ Jaka część ankietowanych brała udział w ciągu ostatnich 5 lat w kolizji lub wypadku?
- ◆ Co determinuje wybór aktualnego towarzystwa ubezpieczeniowego?
- ◆ W jaki sposób badani nabywają ubezpieczenie komunikacyjne?
- ◆ Czy respondenci porównują stawki składek przed zakupem ubezpieczenia?
- ◆ Czy badani mają wiedzę na temat terminu, w którym muszą poinformować swojego ubezpieczyciela o sprzedaży pojazdu?

Opinia i wiedza mieszkańców Radomia w zakresie ubezpieczeń komunikacyjnych

Tabela 2 przedstawia charakterystykę respondentów. Większość z nich, bo prawie 75,0%, to mężczyźni. Analizie poddano wiek

Tab. 2. Struktura próby badawczej

Struktura próby N = 100					
Płeć	Kobiety 25,0%		Mężczyźni 75,0%		
Wiek	18-24 lat 19,0%	25-34 lat 70,0%	35-44 lat 6,0%	45-54 lat 5,0%	55 i więcej lat 0,0%
Wykształcenie	podstawowe 0,0%	zawodowe 10,00%	średnie 30,0%	wyższe zawodowe 5,0%	wyższe 55,0%
Status zawodowy	uczeń 3,00%	student 9,0%	pracujący 80,0%	bezrobotny 8,00%	rencista/emeryt 0,00%

Źródło: oprac. własne na podstawie wyników badań.

badanych. Najliczniejszą grupę wiekową wśród badanych stanowiły osoby w wieku 25-34 lata (70,0%) oraz w wieku 18-24 lata (19,0%), natomiast tylko 6,0% ankietowanych to osoby w wieku 35-44 lata i 5,0% w wieku 45-54 lata.

Brak było osób powyżej 55 roku życia. W kolejnym pytaniu, respondenci zostali poproszeni o podanie posiadanego wykształcenia. 55,0% badanych posiadało wykształcenie wyższe, a 30,0% średnie. 10% deklarowało wykształcenie zawodowe i 5% wyższe zawodowe. Spektrum osób biorących udział w badaniach było również zróżnicowane pod względem statusu zawodowego. 80,0% z nich zadeklarowało, że pracuje, a 9,0% że studiuje. 8,0% pozostawało bez pracy, a 3,0% uczyło się.

Pierwsze pytanie, dotyczyło długości posiadania prawa jazdy kategorii „B”. 70,0% ankietowanych posiada wymienione prawo jazdy dłużej niż 5 lat, a po 9,0% ankietowanych posiada je 1-2 lata i 3-5 lat. Poniżej 1 roku prawo jazdy posiada 7,0% respondentów, a 5,0% deklaruje brak prawa jazdy. Drugie pytanie związane było z posiadaniem pojazdem. Analiza wyników pozwala stwierdzić, że badani respondenci posiadają głównie samochody osobowe (86,0%). Tylko 8,0% posiada motocykl lub motorower, a po 2,0% osób posiada samochód dostawczy, ciągnik rolniczy lub przyczepkę. Następne pytanie dotyczyło zakupu dodatkowego ubezpieczenia komunikacyjnego i tutaj większość, bo 86,0% wykupuje samo ubezpieczenie OC, a tylko 9,0% wykupuje ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków (NNW) kierowcy i pasażerów. 3,0% dokupuje Autocasco (AC), a 2,0% - Assistance. Potwierdziło to dane Polskiej Izby Ubezpieczeń, która w swoich zestawach ukazała, że niespełna, co czwarty posiadacz pojazdu dokonuje zakupu Autocasco. W badanej grupie respondentów nikt nie wykupuje ubezpieczenia szyb bądź opon. Ankietowanych spytano również o to, jakiej wysokości posiadają zniżki w polisie OC. Znacząca większość - 68,0% badanych osób, korzysta z maksymalnej wielkości zniżki, czyli 60,0%, natomiast 11,0% w ogólnie nie posiada zniżek. 8,0% osób posiada 50,0% zniżki, a dla 6,0% zniżka wynosi 40,0%. Odnotowano również po 3,0% zniżek o wielkości 30,0% i 20,0%, a 10,0% zniżki otrzymuje 1,0% ankietowanych.

Ankietowanych zapytano również o to, czy obecna wysokość składek ubezpieczeń komunikacyjnych jest dla nich akceptowalna. Odpowiedzi w tej kwestii były podzielone. 40,0% badanych uważało, że wysokości składek są akceptowalne i tyle samo osób miało odmienne zdanie. 20,0% osób nie miało opinii na ten temat. Kolejne pytanie związane było z tym, czy w przeciągu ostatnich 5 lat respondenci zmieniali towarzystwo ubezpieczeniowe. 57,0% nie zmieniał swojego towarzystwa w tym czasie, a 43,0% dokonało zmiany. Następne pytanie dotyczyło znajomości przez badanych pojęcia „regres ubezpieczeniowy”. 72,0% nie wie co to

jest regres, a tylko 28,0% zna to pojęcie. Ankietowanych pytano też o przesłanki regresu. Wyniki uzyskane w pytaniu są takie same jak w pytaniu o pojęcie regresu. Pytano również o to, czy radomianie znają sumę gwarancyjną OC. Suma gwarancyjna, zgodnie z definicją, to maksymalna wartość odszkodowania, na jaką poszkodowany może liczyć w ramach ubezpieczenia [21]. Od stycznia 2019 nastąpił dość znaczny wzrost sum gwarancyjnych [9]. Z odpowiedzi badanych wynikało, że 53,0% nie zna tej sumy, a 47,0% ma wiedzę na ten temat. Ankietowani odpowiadali również na pytanie, czy w przeciągu ostatnich 5 lat brali udział w kolizji lub wypadku drogowym. 77,0% respondentów jeździ bezkolizyjnie, a 23,0% uczestniczyło w tym czasie w przynajmniej jednym zdarzeniu drogowym. Kryteria, według których respondenci wybierają wśród aktualnych towarzystwa ubezpieczeniowych są następujące:

- ♦ Cena (84,0%),
- ♦ Zakres polisy (14,0%),
- ♦ Przyzwyczajenie (1,0%),
- ♦ Brak chęci zmiany (1,0%).

Następne pytanie dotyczyło sposobu nabywania przez ankietowanych ubezpieczeń komunikacyjnych. Badani zawierają głównie polisy w placówkach ubezpieczycieli (72,0%) oraz przez internet (19,0%). Tylko 9,0% zawiera umowy przez telefon. Respondenci w większości (86,0%) porównują przed zakupem stawki ubezpieczeń komunikacyjnych. Tylko 14,0% nie dokonuje takiej analizy. Ostatnie pytanie dotyczyło wiedzy na temat terminu, w czasie którego poinformować należy towarzystwo ubezpieczeniowe o sprzedaży pojazdu. 53,0% respondentów deklaruje, że wie, w jakim terminie należy to zgłosić. Przeciwnego zdania jest 47,0%.

Wnioski

Zdecydowana większość ankietowanych, to kierowcy doświadczeni, posiadający prawo jazdy przez okres dłuższy niż 5 lat. W tym czasie kilkakrotnie nawiązywali oni umowę ubezpieczenia komunikacyjnego, więc powinni wykazywać zorientowanie w tematyce i pojęciach z tego obszaru. Posiadacze pojazdów w zdecydowanej większości ograniczają się do zakupu polisy obowiązkowego ubezpieczenia OC. Tylko kilka procent osób pokusiło się o wykupienie dodatkowego ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków. Ubezpieczeni w większości posiadają maksymalne 60% zniżki w polisie OC, co wskazuje na ich bezszkodowy przebieg ubezpieczenia, co zostało potwierdzone w pytaniu o udział w kolizji lub wypadku drogowych w przeciągu ostatnich 5 lat. Jednakże dość liczna część ankietowanych (11%) nie posiada żadnych zniżek. Może to wynikać z młodego wieku większości respondentów, a jak wiadomo, zakłady ubezpieczeniowe podchodzą do młodych kierowców z dozą nieufności i niechęcią do oferowania zniżek.

Pytanie o akceptowalność poziomu składek miało na celu sprawdzenie zadowolenia ubezpieczonych z posiadanego pakietu ubezpieczeniowego. Duży odsetek osób niezadowolonych (40%) może wynikać ze zróżnicowanych powodów. Być może ubezpieczeni uważają, że ubezpieczyciele celowo, kierowani chęcią wzbogacenia się, oferują wygórowane stawki ubezpieczeń. Taki wynik wskazywać może także na nieznaną szczegółów zakresu ubezpieczenia i wynikający z tego brak umiejętności oceny adekwatności stawki ubezpieczenia do zakresu ochrony. Na większe prawdopodobieństwo tego drugiego przypuszczenia wskazywałyby odpowiedzi ubezpieczonych udzielone do pytań dotyczących pojęcia regresu, znajomości sumy gwarancyjnej OC

zawartej umowy oraz terminu, w jakim należy powiadomić zakład o sprzedaży pojazdu. Badani ewidentnie bowiem nie orientują się w zakresie definicji regresu ubezpieczeniowego, nie wykazują znajomości szczegółów umowy dotyczących sumy gwarancyjnej oraz połowa z nich nie zna wspomnianego terminu. Ponadto, aż 84% osób przyznało, że przy wyborze towarzystwa ubezpieczeniowego kieruje się wysokością stawki, a tylko 14% - zakresem polisy, co tym bardziej potwierdzałoby przypuszczenie, że ubezpieczeni nie zagłębiają się w poznanie zakresu ochrony.

Podsumowując, przyjęta w niniejszych badaniach hipoteza badawcza, która zakładała, że radomianie posiadają wiedzę na temat swoich ubezpieczeń komunikacyjnych oraz są z nich zadowoleni, w żadnej części nie potwierdziła się. Mieszkańcy Radomia nie znają znaczenia pojęć używanych w obszarze ubezpieczeń komunikacyjnych oraz mają pobieżną wiedzę na temat szczegółów i zakresu nawiązywanych umów ubezpieczenia. Być może obowiązkowy charakter ubezpieczeń komunikacyjnych nie skłania ich do dbałości o zaznajomienie się ze szczegółami umowy. Możliwe, iż wychodzą oni z przekonania, że skoro ustawa narzuca obowiązek posiadania ubezpieczenia OC i reguluje najważniejsze kwestie związane z zakresem tego ubezpieczenia, w związku z czym zakres ten jest identyczny u wszystkich ubezpieczycieli, to nie ma potrzeby zagłębiania się w szczegóły umowy. Mieszkańcy Radomia nie są ewenementem w zakresie znajomości wiedzy z zakresu ubezpieczeń komunikacyjnych. Przeprowadzone badania w innych miastach Polski wypadłyby raczej podobnie, co potwierdziły rozmowy autorów z czynnymi agentami ubezpieczeniowymi, którzy często podnoszą nieznaną koszyka świadczeń z zakresu ubezpieczeń komunikacyjnych posiadaczy aut.

Ankietowani nie wykazują również zadowolenia z posiadanego ubezpieczenia komunikacyjnego, gdyż znaczna część z nich uważa wysokość stawki swojego ubezpieczenia za nieakceptowalną. Jest to pewnie wynik myślenia ankietowanych o przedmiotowym ubezpieczeniu jak o swoistym podatku, który trzeba uiszczać. Zaobserwowany w badaniach problem niezadowolenia z nawiązanymi umowami dotyczący szerszego grona ubezpieczonych jest niewątpliwie związany z niskim poziomem wiedzy dotyczącej zakresu ubezpieczeń komunikacyjnych, jak i zasad ich działania. Kwestia obligatoryjności ubezpieczenia OC dla posiadaczy aut poruszających się po drogach jest bezsporna i bezdyskusyjna. Wrażenie robią kwoty wypłat odszkodowań z tytułu kolizji i wypadków drogowych przedstawiane przez Polską Izbę Ubezpieczeń, jako że każdej godziny prawie 1 mln zł jest wypłacany na odszkodowania z OC dla poszkodowanych w wypadkach drogowych.

Bibliografia:

1. Byczko S., *Prawo ubezpieczeń gospodarczych: zarys wykładu*, wyd. Difin, Warszawa 2013.
2. Flejterski S., Pansiuk A., Perenc J., Rosa G., *Współczesna ekonomia usług*, Wydawnictwo naukowe PWN, Warszawa 2005.
3. <https://auxilia.pl/regres-ubezpieczeniowy-co-to-jest-i-jak-sie-przed-nim-bronic/> (dostęp: 15 lipca 2019 r.)
4. <https://mojafirma.infor.pl/moto/auto/ubezpieczenie-pojazdu/785373,Regres-ubezpieczeniowy-co-powinienes-onim-wiedziec.html> (dostęp: 15 lipca 2019 r.)
5. <https://piu.org.pl/ubezpieczyciele-wyplacili-poszkodowanym-podnad-20-mln-zl> (dostęp: 14 września 2019 r.)
6. <https://piu.org.pl/wp-content/uploads/2019/04/ubezpieczenia-w-liczbach-2018.pdf> (dostęp: 16 września 2019 r.)

7. <https://www.prawo.pl/biznes/skladki-oc-od-stycznia-2019-roku-wzrosnie-suma-gwarancyjna,319408.html> (dostęp: 16 lipca 2019 r.)
8. <https://prnews.pl/najwieksze-ryzyko-kolizji-z-pojazdem-bez-polisy-oc-jest-w-zachodniej-polsce-oraz-na-mazurach-444554> (dostęp: 16 września 2019 r.)
9. <https://ubea.pl/Rodzaje-ubezpieczen-komunikacyjnych-OC-AC-NNW%2Cartykul%2C1268/> (dostęp: 12 lipca 2019 r.)
10. https://www.ufg.pl/UCMServlet3/ucmservlet3?dDocName=UCM_UFG_449545. (dostęp: 16 września 2019 r.)
11. https://www.ufg.pl/infoportal/faces/oracle/webcenter/portalapp/pagehierarchy/Page116.jspx?_afLop=43218931635159627&_afRWindowMode=0&_adf.ctrl-state=1azhxobky8_21 (dostęp: 17 września 2019 r.)
12. Iwanicz-Drozdowska M., *Ubezpieczenia*, wyd. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2018.
13. Januła E., Truś T., Gutowska Ż., *Spedycja*, wyd. Difin, Warszawa 2011.
14. Kowalewski E., *Wprowadzenie do teorii interesu ubezpieczeniowego*, [w:] *Ubezpieczenia w gospodarce rynkowej*, A. Wąsiewicz (red.), Tom III, Oficyna Wydawnicza „Branta”, Bydgoszcz 1994.
15. Lewicki W., *Zarządzanie ryzykiem na przykładzie ubezpieczeń komunikacyjnych – studium badawcze roli agenta ubezpieczeniowego w procesie weryfikacji danych wpływających na kształtowanie się składki ubezpieczeniowej*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2016, nr 12.
16. Ludwichowska K., *Kompensacja szkód komunikacyjnych. Nowoczesne rozwiązania ubezpieczeniowe*, Poltext, Warszawa 2011.
17. Ortyński K., *Ubezpieczenia a wzrost gospodarczy w Polsce*, [w:] Bukowski S., *Globalizacja i integracja regionalna a wzrost gospodarczy*, CeDeWu, Warszawa 2010.
18. Ortyński K., *Wykorzystanie ubezpieczeń w zarządzaniu ryzykiem podmiotów gospodarczych*, [w:] Pukała R., *Zarządzanie podmiotami gospodarczymi i instytucjami. Wybrane zagadnienia*, wyd. Państwowej Wyższej Szkoły Techniczno-Ekonomicznej w Jarosławiu, Jarosław 2012.
19. Ostaszewski J., *Finanse*, wyd. Difin, Warszawa 2013.
20. Ostrowska D., Jamróz P., *Ubezpieczenia gospodarcze i społeczne w Polsce*, wyd. CeDeWu, Warszawa 2016.
21. Rogowski S., *Ubezpieczenia komunikacyjne*, wyd. Poltext, Warszawa 2008.
22. Ronka-Chmielowiec W., *Ubezpieczenia. Rynek i ryzyko*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2002.
23. Sułkowska W., *Współczesne ubezpieczenia gospodarcze*, wyd. Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, Warszawa 2013.
24. Szymańska A., *Czynniki determinujące wybór ubezpieczyciela na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych OC*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” 2011, nr 228.
25. Turczak A., *Rynek ubezpieczeń w Unii Europejskiej*, [w:] Zwiech P., *Zróżnicowanie gospodarek unijnych – aspekty ekonomiczne*, Economicus, Szczecin 2013.
26. Wąsiewicz A., *Ubezpieczenia komunikacyjne*, wyd. Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 1996.

Knowledge of insured people in the field of motor insurance and their opinion about insurance contracts they have – analysis of issues in base on research conducted among residents of Radom

The paper deals with topics related to one of the most popular types of insurance – motor insurance. It discusses the definition of motor insurance, presents their classification and defines the concept of insurance subrogation. The aim of the article is to present the conclusions of the research conducted by the author in May 2019 among the residents of Radom who have a motor insurance policy. The research concerned the satisfaction of insured persons with their motor insurance package and the aim of research was examining the knowledge of insured people concerned concepts related to motor insurance and knowledge about the terms of insurance agreement signed by them. The conclusions from the research can be used to determine the state of knowledge and level of satisfaction of the insured people with insurance products available on the Polish motor insurance market.

Keywords: insurance, motor insurance, autocasco, assistance, civil liability insurance, insurance subrogation, Radom.

Autorzy:

mgr **Grzegorz Czapski** – Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny im. Kazimierza Pułaskiego w Radomiu

Mateusz Janczuk – Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach

Iwona Kowalska, Piotr Możyłowski, Tomasz Śmietanka (red.)

Funkcjonowanie jednostek samorządu terytorialnego w wymiarze finansowo-prawnym



ISBN 978-83-66017-45-0
e-ISBN 978-83-66017-46-7
Liczba stron: 278
Format: B5
Oprawa: miękka, klejona
Rok wydania: 2019
Cena 44,00 zł (w tym 5% VAT)

Beata Detyna, Agnieszka Mroczek-Czetwertyńska

Logistyka w Aglomeracji Wałbrzyskiej – analiza i ocena współczesnych trendów rozwojowych



ISBN 978-83-66017-55-9
e-ISBN 978-83-66017-56-6
Liczba stron: 382
Format: B5
Oprawa: twarda
Rok wydania: 2019
Cena 79,00 zł (w tym 5% VAT)

Pełna oferta wydawnicza:

www.inw-spatium.pl