

**Marta Borda, Patrycja  
Kowalczyk-Rólczyńska**

---

**Rynek ubezpieczeń  
komunikacyjnych AC w Polsce -  
charakterystyka i tendencje zmian**

---

*Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska. Sectio H, Oeconomia 45/2,  
373-382*

---

2011

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach  
dozwolonego użytku.

MARTA BORDA, PATRYCJA KOWALCZYK-RÓL CZYŃSKA

*Rynek ubezpieczeń komunikacyjnych AC w Polsce  
– charakterystyka i tendencje zmian<sup>1</sup>*

---

Motor own damage insurance market in Poland – characteristics and trends

## **Wstęp**

Ubezpieczenia autocasco są istotnym produktem dla wszystkich posiadaczy pojazdów mechanicznych. Z uwagi na fakt, iż jest to produkt nieobowiązkowy, nie wszyscy dokonują jego zakupu. Ponadto wysoka składka ubezpieczeniowa często zniechęca posiadaczy pojazdów, a szczególnie tych, którzy są w posiadaniu pojazdów o niskiej wartości rynkowej<sup>2</sup>.

Jednakże należy pamiętać, że ubezpieczenie komunikacyjne AC ma na celu bezpośrednią ochronę majątku ubezpieczonego, oraz że odszkodowanie z tego typu umowy ubezpieczenia pokrywa szkodę, będącą następstwem takich zdarzeń, jak zniszczenie, uszkodzenie i kradzież pojazdu – niezależnie od tego, kto ponosi odpowiedzialność cywilną (np. posiadacz sam wyrządził szkodę w swoim pojeździe, szkodę wyrządził posiadacz innego pojazdu ruchem tego pojazdu, szkodę wyrządziła ustalona osoba trzecia, szkoda powstała w wyniku zdarzeń losowych, nie ustalono sprawcy szkody).

Zakłady ubezpieczeń, chcąc zachęcić posiadaczy pojazdów mechanicznych do zakupu ubezpieczenia komunikacyjnego AC, oferują pakiety ubezpieczeń komunikacyjnych, w których oprócz obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej

---

<sup>1</sup> Artykuł przygotowano w ramach projektu badawczego nr 1824/B/H03/2010/39 finansowanego przez MNiSW.

<sup>2</sup> Oczywiście pojęcia: „wysoka składka ubezpieczeniowa” oraz „niska wartość rynkowa pojazdu” są subiektywne i zależą od zamożności danego posiadacza pojazdu mechanicznego.

posiadaczy pojazdów mechanicznych znajdują się z reguły także takie produkty, jak: autocasco, assistance, ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków. Pakiety te występują w różnych wariantach, począwszy od standardowego (z najniższą składką ubezpieczeniową) do wariantu maksymalnego (z najwyższą składką ubezpieczeniową i rozszerzoną odpowiedzialnością zakładu ubezpieczeń).

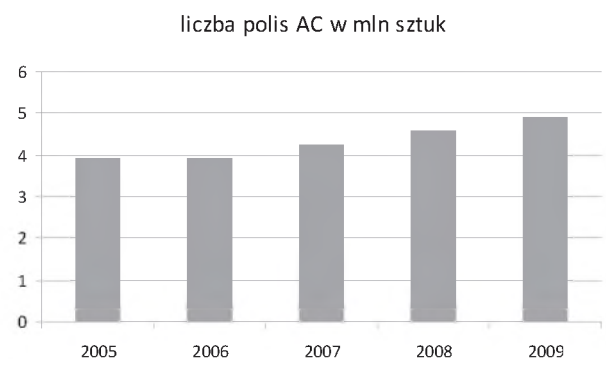
Celem niniejszego opracowania jest analiza rynku ubezpieczeń komunikacyjnych AC oraz omówienie tendencji zmian zachodzących na tym rynku w Polsce.

## 1. Analiza rynku ubezpieczeń AUTOCASCO w Polsce

W tej części opracowania przedstawione zostaną wybrane wyniki analizy polskiego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych AC w latach 2005-2009. Analizie poddano następujące obszary: wielkość rynku mierzoną liczbą polis oraz wartością składki przypisanej brutto, poziom szkodowości, a także rentowność działalności w zakresie ubezpieczeń casco pojazdów mechanicznych.

### 1.1. Liczba polis ubezpieczeń komunikacyjnych AC

Według danych na koniec 2009 roku zakłady ubezpieczeń posiadały 4,89 mln czynnych polis w grupie 3 (ubezpieczenie casco pojazdów lądowych) oraz 17,78 mln polis w grupie 10 (w tym 17,46 mln polis w obowiązkowych ubezpieczeniach OC posiadaczy pojazdów mechanicznych). W ciągu roku liczby te zwiększyły się odpowiednio o 6,81% i 3,52%, przy czym od 2007 roku widoczny jest stopniowy spadek tempa przyrostu liczby polis ubezpieczeń komunikacyjnych (rys. 1.).



Rys. 1. Liczba sprzedanych polis ubezpieczenia AC na rynku polskim w latach 2005-2009

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z: *Ubezpieczenia komunikacyjne w latach 2005-2009*, Wspólny raport UKF i UFG, 3 sierpnia 2010; [http://www.knf.gov.pl/Images/Ubezpieczenia\\_komunikacyjne\\_KNF\\_UFG\\_tcm75-23579.pdf](http://www.knf.gov.pl/Images/Ubezpieczenia_komunikacyjne_KNF_UFG_tcm75-23579.pdf)

Porównując liczbę polis w ubezpieczeniach AC oraz OC, można zauważyć, że w naszym kraju jedynie około 27% pojazdów mających polisę OC ma również polisę ubezpieczenia AC. Jak pokazują wyniki badań rynkowych<sup>3</sup>, do głównych przyczyn rezygnacji z zakupu ubezpieczenia AC należą: wysoka składka ubezpieczeniowa (57,8% respondentów), brak odczuwalnej potrzeby ubezpieczenia, a także niska wartość samochodu.

Biorąc pod uwagę strukturę podmiotową, nabywcami ubezpieczenia AC są przede wszystkim osoby fizyczne (aż 73,66% łącznej liczby polis AC w 2009 roku), jednakże ich udział stopniowo maleje na rzecz udziału polis posiadanych przez przedsiębiorstwa (23,79% łącznej liczby polis AC w 2009 roku)<sup>4</sup>.

## 1.2. Składka przypisana brutto

Jedną z podstawowych wartości finansowych określających rozmiary danego rynku ubezpieczeniowego jest składka przypisana brutto. W Polsce ubezpieczenia komunikacyjne stanowią najważniejszy segment ubezpieczeń non-life (ponad 50% składki działu II). Decydującą rolę odgrywają tu oczywiście ubezpieczenia komunikacyjne OC (grupa I0), z uwagi na swój obowiązkowy, a przez to powszechny charakter, natomiast udział ubezpieczeń AC w strukturze składki działu II, choć wciąż jest istotny (na poziomie 23,14% w 2009 roku), jednakże stopniowo maleje (spadek o 4,66% w stosunku do roku 2005).

Tabela 1. Składka przypisana brutto z tytułu ubezpieczeń komunikacyjnych AC – podstawowe charakterystyki

Wyszczególnienie	2005	2006	2007	2008	2009
Wartość składki przypisanej brutto (w mld zł)	4,36	4,22	4,74	5,21	4,89
Zmiana roczna wartości składki przypisanej brutto (w %)	-1,41	-3,19	12,09	9,96	-6,11
Udział w składce z ubezpieczeń komunikacyjnych (w %)	44,15	42,26	43,28	42,62	40,66
Udział w składce działu II (w %)	27,80	25,65	25,89	25,55	23,14
Średnia wartość składki na polisę (w zł)	1109,16	1075,17	1114,27	1136,79	999,23

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Ubezpieczenia komunikacyjne w latach 2005-2009, op. cit.*

<sup>3</sup> *Moto Scan 2009 – Ubezpieczenia komunikacyjne*, Qualifact. Badania rynkowe i doradztwo, Gdańsk, listopad 2009.

<sup>4</sup> *Ubezpieczenia komunikacyjne w latach 2005-2009*, Wspólny raport UKF i UFG, 3 sierpnia 2010, s. 23.

Jak wynika z danych zawartych w tabeli 1, wpływy z tytułu ubezpieczeń AC wyniosły w 2009 roku 4,89 mld zł, co reprezentuje 40,66% ogółu przychodów ze składek z tytułu ubezpieczeń komunikacyjnych. Rok 2009 jest pierwszym okresem od 2006 roku, w którym zanotowano spadek przychodów z tytułu ubezpieczeń AC o 6,11% w stosunku do roku poprzedniego.

Dla porównania na europejskim rynku ubezpieczeniowym składka z ubezpieczeń komunikacyjnych AC stanowi około 40% łącznej składki z tytułu ubezpieczeń komunikacyjnych. W ostatnich latach można zaobserwować malejące tempo przyrostu przychodów ze składek z tytułu ubezpieczeń AC (w 2008 roku przyrost zaledwie o 1,6% w stosunku do roku poprzedniego), spowodowane prawdopodobnie spadkiem liczby nowo zarejestrowanych samochodów<sup>5</sup>.

W latach 2005-2008 średnia wartość składki w przeliczeniu na pojedynczą polisę nie ulegała dużym wahaniom, natomiast, co ciekawe, w 2009 roku średnia składka z ubezpieczeń AC zmniejszyła się o ponad 130 zł. Nadal jest ona prawie 2,5 razy wyższa od średniej składki w ubezpieczeniach komunikacyjnych OC (około 401 zł). Należy zaznaczyć, że specyficzną cechą rynków ubezpieczeń komunikacyjnych w krajach Europy Środkowo-Wschodniej jest właśnie stosunkowo wysoka cena ubezpieczenia AC wynikająca w znacznym stopniu z dobrowolnego charakteru tego ubezpieczenia oraz stosunkowo niskiego udziału nowych samochodów w łącznej liczbie zarejestrowanych pojazdów mechanicznych<sup>6</sup>. W warunkach nasilonej konkurencji na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych, zmiany dokonywane przez zakłady ubezpieczeń w zakresie taryf składek nie mają już charakteru ogólnego, lecz bardziej szczegółowy, dotyczący tylko wybranych obszarów, ukierunkowany na wybrane ryzyko, segment lub markę pojazdu, które charakteryzują się określonym przebiegiem szkodowości<sup>7</sup>.

### 1.3. Poziom szkodowości

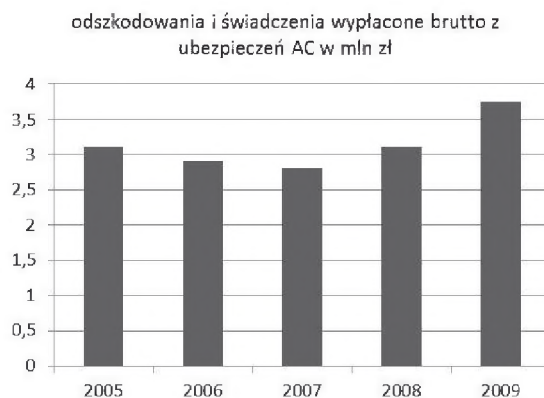
W 2009 roku zakłady ubezpieczeń prowadzące działalność w zakresie ubezpieczeń komunikacyjnych dokonały wypłat odszkodowań i świadczeń na łączną kwotę 8,91 mld złotych, z czego 3,75 mld złotych dotyczyło wypłat odszkodowań z tytułu ubezpieczeń casco pojazdów mechanicznych. W porównaniu do roku poprzedniego w grupie 3 działu II odnotowano wzrost wartości wypłaconych odszkodowań w ujęciu brutto aż o 20,33%, co stanowi najwyższy wskaźnik dynamiki w całym badanym okresie (rys. 2.). Na tak znaczący przyrost łącznej kwoty odszkodowań wypłaconych z tytułu ubezpieczeń AC wpłynęła niewątpliwie duża liczba dokonanych wypłat (około 774 tys. wypłat; zmiana o 19,75% w stosunku do

<sup>5</sup> *The European Motor Insurance Market*, CEA Statistics No 38, February 2010, s. 26.

<sup>6</sup> *The European Motor Insurance Market*, op. cit., s. 32.

<sup>7</sup> *Ubezpieczenia komunikacyjne w latach 2005-2009*, op. cit., s. 26.

roku poprzedniego), natomiast średnia wysokość pojedynczej szkody wypłaconej utrzymuje się w ciągu ostatnich kilku lat na zbliżonym poziomie około 4,8 tys. złotych.



Rys 2. Odszkodowania i świadczenia wypłacone brutto z ubezpieczeń komunikacyjnych AC w Polsce w latach 2005-2009

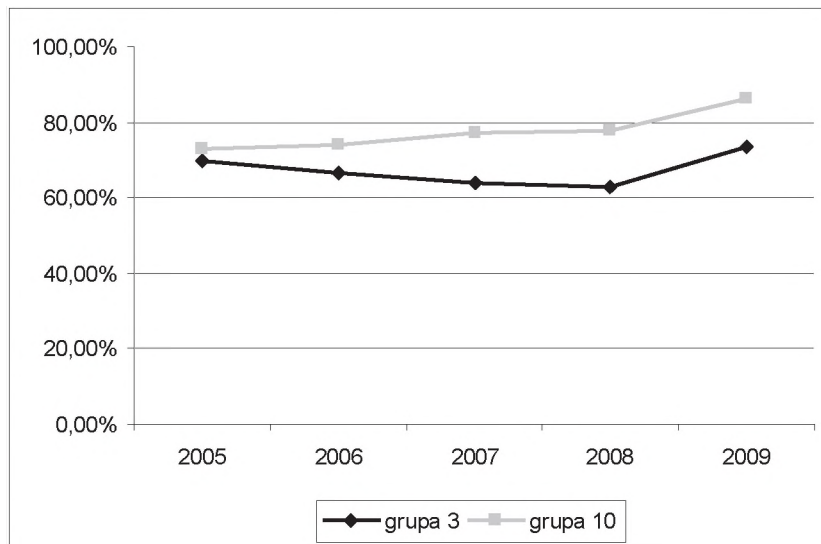
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z: *Ubezpieczenia komunikacyjne w latach 2005-2009*, op. cit.

Wskaźnik częstości wypłat (wyrażony jako liczba wypłat do liczby polis) obliczony dla ubezpieczeń grupy 3 działu II wyniósł w 2009 roku około 15%, co oznacza, że na każde 100 czynnych polis ubezpieczenia AC zakłady ubezpieczeń dokonały średnio około 15 wypłat. Dla porównania, w przypadku ubezpieczeń komunikacyjnych OC wartość omawianego wskaźnika utrzymuje się na poziomie około 5%<sup>8</sup>.

Ważnym miernikiem poziomu szkodowości działalności technicznej zakładów ubezpieczeń są wskaźniki szkodowości. Informują one o tym, jaką część składki zarobionej brutto (lub na udziale własnym) zakład ubezpieczeń przeznaczył na wypłatę odszkodowań i świadczeń w danym okresie, przy uwzględnieniu zmiany stanu rezerw szkodowych w ujęciu odpowiednio brutto lub na udziale własnym. W przypadku ubezpieczeń grupy 3 działu II wartość wskaźnika szkodowości brutto wykazywała w latach 2005-2008 tendencję spadkową, natomiast w 2009 roku wskaźnik ten odnotował wzrost wartości, osiągając poziom 73,2% (rys. 3). Sytuacja ta spowodowana jest z jednej strony znaczącym wzrostem wartości wypłaconych odszkodowań, a z drugiej zaś spadkiem przychodów ze składek. W skali europejskiego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych AC średnia wartość wskaźnika szkodowości wzrosła o blisko 10% w latach 2005-2008 (i wyniosła 71% w 2008 roku), również ze względu na wzrost wartości wypłaconych odszkodowań i równocześnie malejące tempo przyrostu

<sup>8</sup> *Ubezpieczenia komunikacyjne...*, op. cit., s. 29.

przychodów ze składek<sup>9</sup>. Ponadto, szkodowość ubezpieczeń AC jest na ogół niższa od poziomu szkodowości obserwowanego dla ubezpieczeń komunikacyjnych OC.



Rys. 3. Wskaźnik szkodowości brutto w ubezpieczeniach komunikacyjnych w Polsce w latach 2005-2009

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z: *Ubezpieczenia komunikacyjne w latach 2005-2009*, op. cit.

#### 1.4. Rentowność działalności w zakresie ubezpieczeń komunikacyjnych AC

Ze względu na nasiloną konkurencję na rynku ubezpieczeniowym, zwłaszcza ze strony zagranicznych ubezpieczycieli, a także dużą częstotliwość szkód i rosnącą wartość wypłaconych odszkodowań z tytułu ubezpieczeń komunikacyjnych, utrzymanie rentowności działalności w tym obszarze jest niezwykle trudnym zadaniem. W latach 2005-2008 na rynku polskim odnotowano dynamiczny wzrost zysku technicznego osiągniętego z ubezpieczeń grupy 3 działu II, niemniej jednak już w 2009 roku wykazana została strata techniczna na poziomie 66,9 mln zł. Należy przy tym zaznaczyć, że na wynik techniczny całej grupy 3 w głównej mierze wpływa wynik największego polskiego zakładu ubezpieczeń. Ze względu na dominujący udział ubezpieczeń komunikacyjnych w portfelu ubezpieczeń majątkowych, wynik osiągnięty z działalności w tym sektorze w istotnym stopniu wpływa na rentowność działalności technicznej całego działu non-life.

W analizowanym okresie wartość wskaźnika rentowności działalności technicznej (obliczanego jako wynik techniczny do składki zarobionej na udziale własnym) dla

<sup>9</sup> *The European Motor Insurance Market*, op. cit., s. 27.



ubezpieczeń casco pojazdów mechanicznych uległa znacznemu pogorszeniu i wyniosła -1,37% w 2009 roku, co stanowi spadek o ponad 10% w stosunku do roku poprzedniego<sup>10</sup>. Wśród głównych przyczyn braku rentowności ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce należy wymienić przede wszystkim: politykę zakładów ubezpieczeń w obszarze ustalania taryf składek ubezpieczeniowych oraz wysoką szkodowość związaną z rosnącą liczbą wypadków drogowych, kradzieży i przestępstw ubezpieczeniowych, a także wzrastającymi kosztami pokrycia zaistniałych szkód.

## **2. Tendencje zmian zachodzących na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych AC w Polsce**

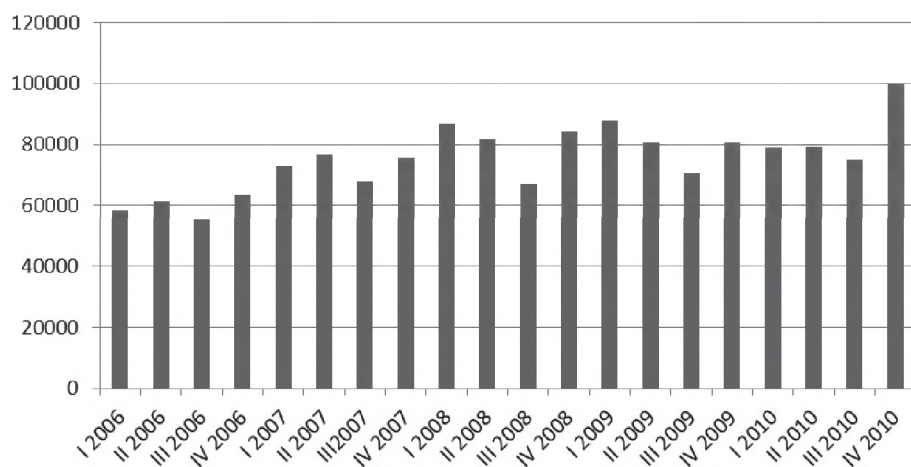
Powyższa analiza rynku ubezpieczeń komunikacyjnych AC pokazuje, że liczba sprzedawanych polis tych ubezpieczeń rośnie. Wpływają na to zjawisko różne czynniki. Jednym z nich jest liczba sprzedawanych nowych samochodów (głównie osobowych). Niezależnie od tego czy właścicielami pojazdów są osoby prywatne, czy przedsiębiorstwa, jeżeli już posiadają nowy pojazd to z reguły dokonują zakupu dobrowolnego ubezpieczenia AC (co oznacza, że wzrost sprzedaży nowych samochodów osobowych będzie owocował większą sprzedażą ubezpieczeń AC). Gdyby bowiem doszło do jakiegokolwiek zdarzenia ubezpieczeniowego, z kradzieżą pojazdu włącznie, to likwidacja takiej szkody z majątku własnego posiadacza pojazdu byłaby zapewne zbyt kosztowna. Poprzez zakup polisy AC ryzyko to transferowane jest na zakład ubezpieczeń. Na rysunku 4 przedstawione zostały dane dotyczące liczby sprzedanych nowych samochodów osobowych w latach 2006-2010 w ujęciu kwartalnym. Sprzedaż tych pojazdów charakteryzuje się pewną cyklicznością – w każdym trzecim kwartale każdego roku sprzedaje się najmniej nowych samochodów osobowych, natomiast koniec poprzedniego i początek kolejnego roku to zwiększona sprzedaż. Jest to związane m.in. z wyprzedacją poprzednich roczników na początku każdego nowego roku. Charakterystyczny jest również wzrost sprzedaży w ostatnim kwartale 2010 roku. Jest to efekt oddziaływania na rynek kilku czynników, wśród których najistotniejsze wydają się dwa: zapowiedź zmian w podatku VAT, dotyczących zarówno klientów instytucjonalnych, jak i osób fizycznych kupujących pojazdy do prywatnego użytku. Kolejnym czynnikiem jest wejście w życie normy EURO V, która stawia wyższe wymagania w zakresie emisji szkodliwych substancji do atmosfery, co może się wiązać z ewentualną podwyżką cen oferowanych samochodów. Co prawda, już od pewnego czasu w ofercie producentów znajdowały się auta spełniające wymagania określone najnowszą normą i ich cena nie odstawała zbytnio od cen innych, konkurencyjnych samochodów na rynku, jednak wiele osób obawiało się podwyżki, co było istotnym argumentem na rzecz przyspieszenia decyzji o zakupie<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> *Ubezpieczenia komunikacyjne...*, op. cit., s. 35.

<sup>11</sup> Rejestracje i sprzedaż samochodów osobowych w grudniu 2010, [www.samar.pl](http://www.samar.pl) (data publikacji: 07.01.2011).



## Sprzedaż nowych samochodów osobowych w sztukach



Rys. 4. Sprzedaż nowych samochodów osobowych w sztukach w latach 2006-2010

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego [www.samar.pl](http://www.samar.pl)

Należy także zaznaczyć, że w ostatnich latach zmieniła się struktura wiekowa sprowadzanych do Polski samochodów. W roku 2010 wśród sprowadzonych aut najwięcej jest w wieku od 4 do 10 lat, które stanowią 46,16% wszystkich sprowadzonych do Polski samochodów.auta w wieku powyżej 10 lat stanowiły 42,96% importu, natomiast samochody najmłodsze w wieku do 4 lat zaledwie 10,88% importu<sup>12</sup>. Zapewne rosnąca liczba sprowadzanych do Polski nowszych pojazdów spowoduje większe zainteresowanie dobrowolnymi ubezpieczeniami AC.

Istotną kwestią jest także leasing pojazdów (zarówno osobowych, dostawczych, ciężarowych i innych). W przypadku rosnącej liczby leasingowanych pojazdów również rosła będzie sprzedaż ubezpieczeń AC, przedsiębiorstwa leasingowe bowiem wymagają tego ubezpieczenia przy oferowanych przez siebie usługach leasingowych. Na rysunku 5 zostały pokazane dane dotyczące leasingu pojazdów w latach 2005-2010 na rynku polskim. W latach 2005-2007 zauważalny był trend rosnący, natomiast w roku 2008 lekki spadek, a w roku 2009 zdecydowanie mniejsza liczba leasingowanych pojazdów. Przyczyny można się doszukiwać w kryzysie gospodarczym, który odczuwalny był przez większość przedsiębiorstw. W roku 2010 nastąpił kolejny wzrost. Jeżeli tendencja się utrzyma, można spodziewać się większej liczby sprzedawanych polis ubezpieczeń AC w kolejnych latach.

<sup>12</sup> Rejestracje i sprzedaż samochodów osobowych w grudniu 2010, [www.samar.pl](http://www.samar.pl) (data publikacji: 07.01.2011)



Rys. 5. Liczba wszystkich pojazdów oddanych w leasing w Polsce w latach 2005-2010

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ze Związku Polskiego Leasingu

## Zakończenie

Przeprowadzona analiza polskiego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych AC wskazuje na wiele problemów występujących w tym sektorze, wynikających, do pewnego stopnia, z „niedojrzałości” tego rynku, specyfiki ubezpieczeń komunikacyjnych oraz wciąż niskiej świadomości ubezpieczeniowej naszego społeczeństwa. Do najważniejszych tendencji, widocznych w sektorze ubezpieczeń AUTOCASCO, można zaliczyć:

- systematyczny wzrost liczby polis AC, jednakże wciąż stosunkowo niewielu posiadaczy samochodów decyduje się na zakup tego dobrowolnego ubezpieczenia, głównie ze względu na jego wysoką cenę; nie bez znaczenia jest tu również duży odsetek samochodów używanych, „starszych”, których właściciele nie odczuwają potrzeby ubezpieczenia,
- spadek przychodów ze składek (w 2009 roku) – na który z pewnością wpłynęło obniżenie stawek ubezpieczeniowych uwarunkowane konkurencją na rynku, w szczególności ze strony oddziałów zagranicznych zakładów ubezpieczeń,
- wysoki stopień koncentracji całego sektora ubezpieczeń komunikacyjnych,
- wyraźny wzrost szkodowości związany z rosnącą liczbą wypadków drogowych, kradzieży i przestępstw ubezpieczeniowych, a także wzrastającymi kosztami pokrycia zaistniałych szkód,
- problemy z utrzymaniem rentowności działalności w obszarze ubezpieczeń komunikacyjnych,
- dominacja tradycyjnych kanałów dystrybucji ubezpieczeń AC – przeważa sprzedaż za pośrednictwem agentów ubezpieczeniowych (w tym dealerów

samochodowych), natomiast wykorzystanie nowoczesnych form sprzedaży bezpośredniej (Internet, telefon) jest marginalne.

Sektor ubezpieczeń komunikacyjnych AC w Polsce charakteryzuje się dużym potencjałem rozwojowym, uzależnionym zwłaszcza od wzrostu sprzedaży nowych samochodów, wzrostu importu względnie „młodych” pojazdów, rozwoju usług finansowych w zakresie leasingu pojazdów mechanicznych, a także zwiększenia świadomości ubezpieczeniowej naszego społeczeństwa.

#### **Motor own damage insurance market in Poland – characteristics and trends**

The paper presents the results of analysis concerning the market for motor own damage insurance in Poland in 2005–2009. The conducted research was focused on the following aspects: the number of own damage contracts, the amount of gross written premium, claims paid and the profitability of motor own damage insurance activity. The obtained results indicate the trends appearing in the analyzed sector, such as increasing number of purchased own damage contracts, high market concentration, high level of claims and problems with profitability. Motor own damage insurance sector in Poland has a high development potential influenced by growth of new car sales, growth in import of relatively “young” vehicles, development of leasing services, as well as increasing insurance awareness in our society.