



Nieubezpieczone pojazdy w Europie



POLSKIE BIURO
UBEZPIECZYCIELI KOMUNIKACYJNYCH
POLISH MOTOR INSURERS' BUREAU



Spis treści

1. Słowo wstępne	5
2. Zakres terytorialny analizy	6
3. Park pojazdów w Europie	8
4. Pojazdy nieubezpieczone	10
5. Kary za brak OC	12
6. Podsumowanie	15

Opracowanie:
Dominik Szczygielski, ekspert PBUK





Mariusz Wichtowski
Prezes Zarządu
Polskiego Biura
Ubezpieczycieli Komunikacyjnych

Szanowni Państwo,

konsumenci postrzegają ubezpieczenia przede wszystkim przez pryzmat koniecznej do zapłacenia składki. Z reguły też mają poczucie braku możliwości otrzymania zwrotu „zainwestowanego kapitału” (szczególnie w ubezpieczeniach majątkowych).

Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych są dobitnym przykładem oferty kojarzonej z para-podatkiem, a więc ze swoistym złem koniecznym. Zapomina się, że polisę zawiera się na wypadek zaistnienia zdarzenia i dopiero gdy do niego dojdzie, możemy skorzystać z jej dobrodziejstwa. Dobrodziejstwem tym jest zdjęcie z ubezpieczonego konieczności naprawienia krzywdy wyrządzonej poszkodowanym.

Ubezpieczenia OC chronią ewentualnego sprawcę przed koniecznością pokrycia tych strat z własnej kieszeni. To nic innego jak zabezpieczenie interesów finansowych i majątkowych. Zabezpieczenie nie tylko pokrzywdzonych, ale także sprawców.

Ubezpieczenia to system naczyń połączonych, który działać może tylko w przypadku finansowania wypłat świadczeń odszkodowawczych ze składek ubezpieczających. Niestety część posiadaczy pojazdów mechanicznych unika spełnienia tegoż obowiązku, bądź też z innych względów pozostaje nieubezpieczona.

Na szczęście polski rynek ubezpieczeń ma niewątpliwe sukcesy w skutecznym ograniczeniu liczby nieubezpieczonych. Szczególną rolę odgrywa na tym polu Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny. Miarą owego sukcesu jest niska liczba nieubezpieczonych na tle innych rynków, na których występuje ten problem. Niniejszym opracowaniem Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych pragnie zapoznać Państwa z informacjami na ten temat.

Miłej lektury.

Zakres terytorialny analizy

W analizie wykorzystano dane dotyczące 28 krajów europejskich, z czego 23 jest członkami Unii Europejskiej. Ponadto wyodrębniono 3 regiony:

Grupa I – do grupy pierwszej zaliczono kraje tzw. EU 15. Na potrzeby raportu przyjęto określenie „kraje zachodnie” i oznaczenie „Z”.

Grupa II – do grupy drugiej zaliczono członków Grupy Wyszehradzkiej oraz kraje bałtyckie. Na potrzeby raportu przyjęto określenie „kraje centralne” i oznaczenie „C”.

Grupa III – do grupy trzeciej zaliczono kraje będące byłymi republikami radzieckimi (z wyłączeniem wskazanych w grupie II), członków UE po 2007 r. oraz Cypru, a także oraz obszarów byłej Republiki Jugosławii. Na potrzeby raportu przyjęto określenie „kraje wschodnie” i oznaczenie „W”.

Przyjęty podział został przedstawiony na poniższej mapie. Kolorem niebieskim oznaczono kraje należące do grupy I, zielonym - kraje grupy II, a pomarańczowym - kraje przypisane do grupy III.

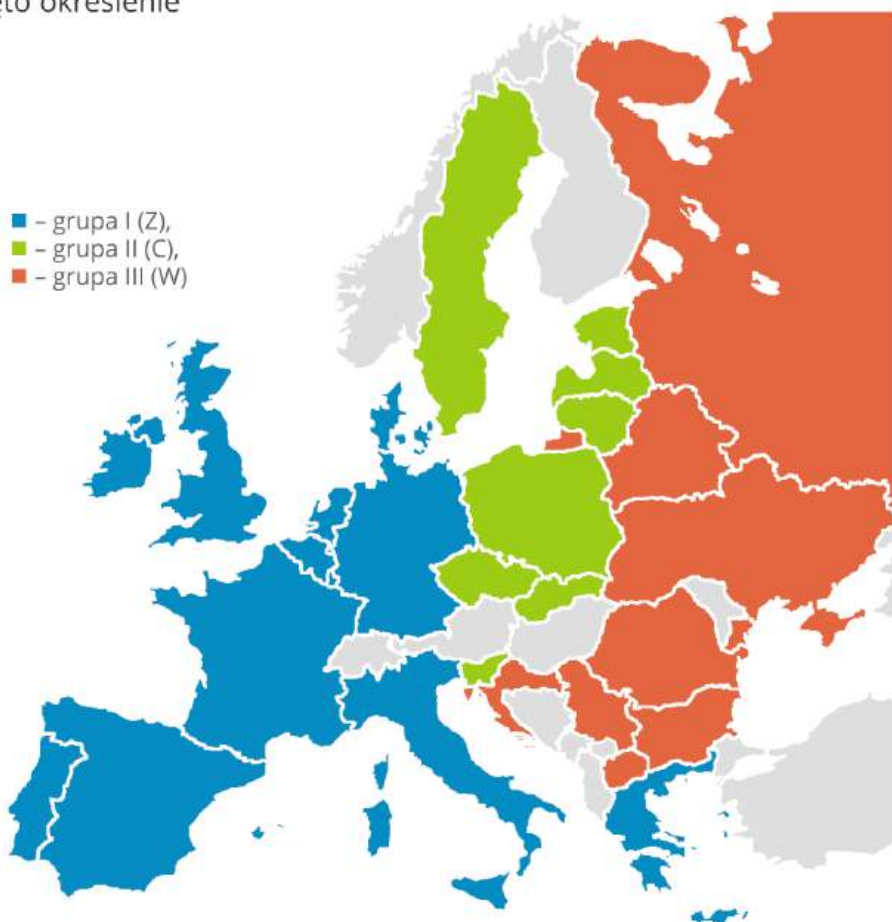


Tabela 1. Obszar analizy

L.p.	Kraj	Położenie	UE
1.	Belgia	Z	TAK
2.	Białoruś	W	NIE
3.	Bułgaria	W	TAK
4.	Chorwacja	W	TAK
5.	Cypr	W	TAK
6.	Czechy	C	TAK
7.	Dania	Z	TAK
8.	Estonia	C	TAK
9.	Francja	Z	TAK
10.	Grecja	Z	TAK
11.	Hiszpania	Z	TAK
12.	Holandia	Z	TAK
13.	Irlandia	Z	TAK
14.	Litwa	C	TAK
15.	Luksemburg	Z	TAK
16.	Łotwa	C	TAK
17.	Macedonia	W	NIE
18.	Niemcy	Z	TAK
19.	Polska	W	TAK
20.	Portugalia	Z	TAK
21.	Rosja	W	NIE
22.	Rumunia	W	TAK
23.	Serbia	W	NIE
24.	Słowenia	C	TAK
25.	Szwecja	Z	TAK
26.	Ukraina	W	NIE
27.	Wielka Brytania	Z	TAK
28.	Włochy	Z	TAK
LEGENDA:			
<i>Z – państwa członkowskie zaliczone do grupy I</i>			
<i>C – państwa członkowskie zaliczone do grupy II</i>			
<i>W – państwa członkowskie zaliczone do grupy III</i>			

Park pojazdów w Europie

Łączna liczba pojazdów zarejestrowanych w krajach, które zostały uwzględnione w analizie, w 2009 roku wyniosła ponad 337,5 miliona, w roku 2010 nastąpił wzrost o 9,1 % (zmiana bezwzględna to ponad 306 tys.) i liczba pojazdów wyniosła przeszło 368 mln pojazdów. Względna zmiana liczby pojazdów w latach 2009 – 2010 w krajach należących do UE ukształtowała się na takim samym poziomie i wyniosła 9 %, co przełożyło się na wzrost liczby pojazdów z 286 mln do 312 mln.

Najliczniejsza flota pojazdów jest w Niemczech, zaś najmniejsza – w Macedonii.

Liczba pojazdów zarejestrowanych w krajach UE stanowi ponad 80% całego parku badanej próby. Czynnikiem wpływającym na wzrost liczby pojazdów w danym kraju jest przystąpienie do UE. W Bułgarii oraz Rumunii, które dołączyły do Unii w 2007 r., w latach 2009/2010 zaobserwowano wzrost rozmiaru parku odpowiednio o 20,74% i 40,11%. Podobne zjawisko miało miejsce w Polsce po 2004 r.

Wykres 1. Zmiana liczby pojazdów

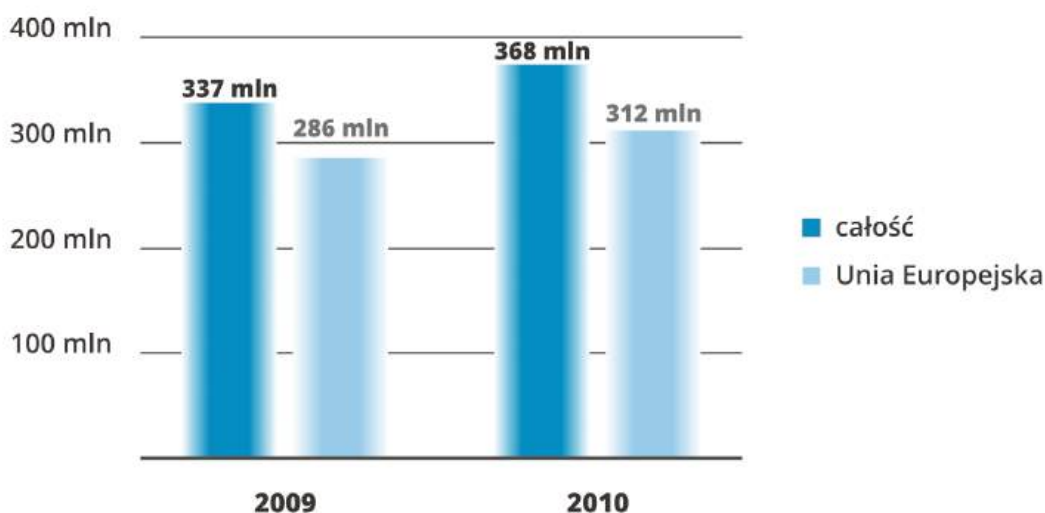


Tabela 2. Liczba pojazdów

L.p.	Kraj	2009 (w tys.)	Zmiana (‘09/‘10)	2010 (w tys.)	Zmiana (‘10/‘12)	2012 (w tys.)
1.	Belgia	6 251	7,26%	6 705	2,55%	6 876
2.	Białoruś	3 148	9,05%	3 433	11,21%	3 818
3.	Bułgaria	2 577	20,74%	3 112	-2,87%	3 022
4.	Chorwacja	1 985	1,02%	2 005	-7,06%	1 864
5.	Cypr	691	6,80%	738	7,05%	790
6.	Czechy	6 806	4,77%	7 131	4,78%	7 472
7.	Dania	2 831	-1,40%	2 791	6,89%	2 984
8.	Estonia	709	5,36%	747	-2,31%	730
9.	Francja	36 000	24,44%	44 800	-14,87%	38 138
10.	Grecja	7 380	7,19%	7 911	2,01%	8 070
11.	Hiszpania	30 318	-1,05%	30 000	4,01%	31 203
12.	Holandia	10 025	20,81%	12 111	-7,30%	11 227
13.	Irlandia	2 442	-6,80%	2 276	7,43%	2 445
14.	Litwa	1 974	8,09%	2 134	4,88%	2 239
15.	Luksemburg	448	-9,64%	405	6,24%	430
16.	Łotwa	1 337	-1,71%	1 314	-27,36%	955
17.	Macedonia	350	-5,04%	332	7,41%	357
18.	Niemcy	54 000	5,29%	56 859	4,82%	59 600
19.	Polska	22 030	4,59%	23 040	8,51%	25 000
20.	Portugalia	6 195	2,89%	6 374	7,75%	6 868
21.	Rosja	34 968	17,82%	41 200	b.d.	b.d.
22.	Rumunia	3 800	40,11%	5 324	b.d.	b.d.
23.	Serbia	1 826	9,35%	1 997	7,23%	2 141
24.	Słowenia	1 287	6,20%	1 367	2,00%	1 393
25.	Szwecja	5 671	2,27%	5 800	3,88%	6 025
26.	Ukraina	11 300	-15,93%	9 500	0,00%	9 500
27.	Wlk. Brytania	34 000	2,94%	35 000	-0,86%	34 700
28.	Włochy	47 131	12,66%	53 100	b.d.	b.d.

Pojazdy nieubezpieczone

Poniższa tabela zawiera informacje o szacunkowej liczbie pojazdów bez ubezpieczenia OC w latach 2009, 2010 oraz 2012. Dane zostały przedstawione zarówno w postaci względnej jak i bezwzględnej.

W okresie 2009, 2010, 2012 odsetek pojazdów nieubezpieczonych w ujęciu całościowy malał. Krajami, w których nie występował trend malejący lub poziom udziału pojazdów bez ubezpieczenia pozostawał bez większych zmian były Grecja, Bułgaria oraz Litwa. Największy spadek liczby pojazdów bez OC odnotowały Ukraina oraz Chorwacja.

Liczba pojazdów nieubezpieczonych poruszających się po europejskich drogach publicznych jest wypadkową wielu różnych czynników. Wśród nich można wskazać wpływy

m. in. uwarunkowań ekonomicznych, norm społecznych lub obwarowań prawno-instytucjonalnych. Nie bez znaczenia pozostaje również położenie geograficzne.

Obrazuje to zarówno rozkład wielkości parku, którego olbrzymia część znajduje się w obrębie Unii Europejskiej, jak i chociażby zróżnicowanie wysokości kar za poruszanie się nieubezpieczonym pojazdem. Wyraźny kontrast kształtuje się pomiędzy krajami zachodnimi, a centralną i wschodnią częścią Europy. W przypadku krajów EU 15 średnia wysokość kary za brak OC wynosi 2,5 razy więcej aniżeli przeciętna wartość w krajach wschodnich i aż przeszło 4 razy więcej niż przyjdzie zapłacić kierowcom bez ważnej polisy w krajach centralnych.

Tabela 3. Pojazdy bez OC

L.p.	Kraj	Bez OC w 2009 r.	Bez OC w 2010 r.	Bez OC w 2012 r.	% 2009	% 2010	% 2012
1.	Belgia	78 138	99 000	90 000	1,3%	1,3%	1,3%
2.	Białoruś	b.d.	109 857	114 534	b.d.	3,2%	3,0%
3.	Bułgaria	296 355	4 830	599 268	11,5%	0,2%	19,8%
4.	Chorwacja	754 300	90 000	60 102	38,0%	4,5%	3,2%
5.	Cypr	107 105	7 615	30 000	15,5%	1,0%	3,8%
6.	Czechy	204 180	135 000	91 000	3,0%	1,9%	1,2%
7.	Dania	21 233	27 500	b.d.	0,8%	1,0%	b.d.
8.	Estonia	8 863	10 000	10 000	1,3%	1,3%	1,4%
9.	Francja	1 080 000	1 000 000	555 000	3,0%	2,2%	1,5%
10.	Grecja	405 900	500 000	730 000	5,5%	6,3%	9,0%
11.	Hiszpania	606 360	900 000	133 431	2,0%	3,0%	0,4%
12.	Holandia	150 375	121 000	100 000	1,5%	1,0%	0,9%
13.	Irlandia	97 680	114 000	100 000	4,0%	5,0%	4,1%
14.	Litwa	494	146 000	118 000	0,0%	6,8%	5,3%
15.	Luksemburg	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
16.	Łotwa	13 370	19 674	20 000	1,0%	1,5%	2,1%
17.	Macedonia	96 250	100 000	90 000	27,5%	30,1%	25,2%
18.	Niemcy	13 500	5 000	5 000	0,0%	0,0%	0,0%
19.	Polska	203 000	194 000	205 000	0,9%	0,9%	1,0%
20.	Portugalia	61 950	b.d.	22 000	1,0%	b.d.	0,3%
21.	Rosja	3 496 800	1 000	b.d.	10,0%	0,0%	b.d.
22.	Rumunia	190 00	265 000	b.d.	5,0%	5,0%	b.d.
23.	Serbia	18 260	28 751	20 000	1,0%	1,4%	0,4%
24.	Słowenia	12 870	28 751	5 851	1,0%	1,4%	0,4%
25.	Szwecja	56 710	58 000	59 121	1,0%	2,1%	1,0%
26.	Ukraina	6 780 000	2 372 224	1 100 700	60,0%	25,0%	11,6%
27.	Wlk. Brytania	1 870 000	1 400 000	1 200 000	5,5%	4,0%	3,5%
28.	Włochy	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.

Kary za brak OC

Najsurowsze możliwe konsekwencje finansowe, w związku z brakiem polisy OC, przewiduje taryfikator obowiązujący w Serbii, gdzie kwota sięga blisko 25 tys. euro. Jest to ponad 2,5 więcej niż w Luksemburgu, który zajmuje drugie miejsce w tej klasyfikacji. Najniższe kary obowiązują w krajach byłego bloku wschodniego oraz w krajach bałtyckich.

W Unii Europejskiej średnie wielkości opłat karnych za brak OC kształtują się na poziomie 1397 euro. W pozostałych krajach wynoszą średnio 212 euro.

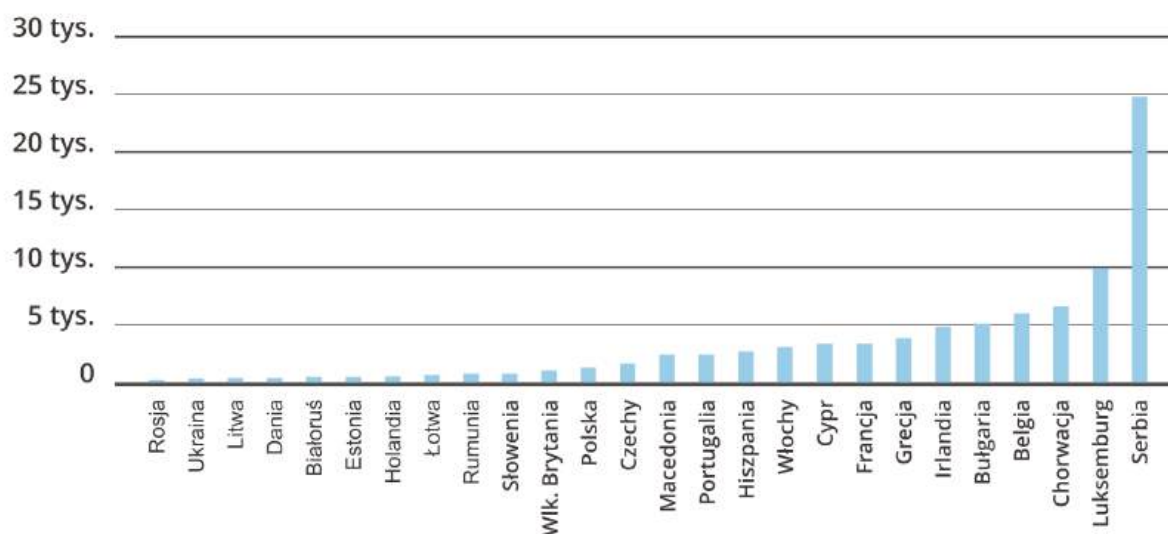
Relacja pomiędzy średnią wysokością konsekwencji finansowych za brak ważnej polisy OC, a średnim miesięcznym dochodem na osobę (wyrażone w euro) raczej nie występuje. Udział przeciętnej wartości kary w miesięcznym budżecie waha się od 12% do 143 %.

W przypadku Polski kara za brak OC powyżej 14 dni (samochód osobowy) jest równoważnością około trzech czwartych średniego wynagrodzenia brutto.

Tabela 4. Kary za brak OC na tle dochodów

L.p.	Kraj	Dochód roczny (w €)	Dochód mies. (w €)	Kara a doch. mies.	Śr. wys. kary
1.	Luksemburg	43 966	3 663	143%	5 250
2.	Grecja	20 791	1 732	107%	1 850
3.	Włochy	25 997	2 166	95%	2 064
4.	Belgia	35 940	2 995	90%	2 700
5.	Hiszpania	27 130	2 260	80%	1 803
6.	Irlandia	39 681	3 306	76%	2 500
7.	Francja	30 344	2 528	74%	1 875
8.	Czechy	15 852	1 321	63%	828
9.	Portugalia	18 044	1 503	50%	750
10.	Słowenia	24 745	2 062	24%	500
11.	Wlk. Brytania	31 450	2 620	24%	619
12.	Estonia	14 224	1 185	17%	200
13.	Holandia	38 558	3 213	12%	400

Wykres 2. Maksymalna wys. kar w euro



W krajach objętych analizą występuje zróżnicowanie zarówno w zakresie wysokości kar jak i ich rodzajów. Na potrzeby raportu wyróżniono 6 typów kar:

1. **Kara finansowa** – stos. we wszystkich krajach,
2. **Konfiskata pojazdu** (w tym również zatrzymanie tablic/dow. rej.) – stosowana w 8 krajach,
3. **Pozbawienie wolności** – stos. w 5 krajach,
4. **Odebranie pr. jazdy** – stosowane w 5 krajach,

5. **Wzrost składki za OC** – stosowane jedynie w Wielkiej Brytanii,

6. **Punkty karne** – stosowane w 3 krajach.

Nie widać silnej zależności pomiędzy liczbą środków stosowanych wobec nieubezpieczonych, a odsetkiem pojazdów bez OC. Można natomiast postawić tezę, że czynniki inne niż te o charakterze represyjnym wpływają dodatnio na świadomość ubezpieczeniową.

Wykres 3. Średnia wys. kar w euro (os. fizyczne)

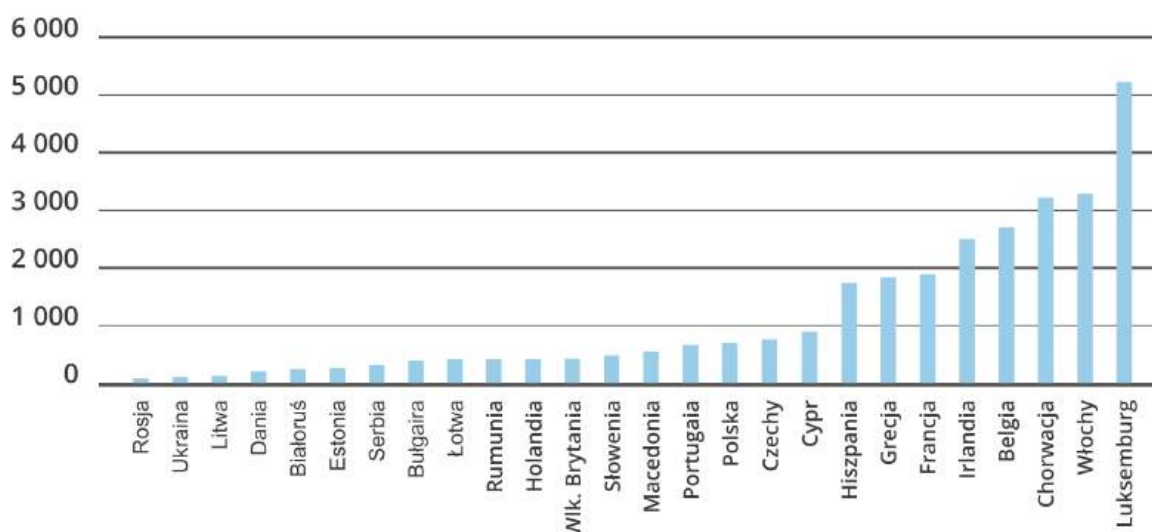


Tabela 5. Typy kar za brak OC

L.p.	Kra	Kara fin.	Konfisk. poj.	Pozb. woln.	Utata. pr. jazdy	Wzrost składki	Pkt. karne	% nieub.
1.	Belgia	x	x	x				1%
2.	Białoruś	x						3%
3.	Bułgaria	x						20%
4.	Chorwacja	x						3%
5.	Cypr	x		x	x			4%
6.	Czechy	x						1%
7.	Dania	x						b.d.
8.	Estonia	x						1%
9.	Francja	x	x		x			1%
10.	Grecja	x	x	x	x			9%
11.	Hiszpania	x						0%
12.	Holandia	x						1%
13.	Irlandia	x	x	x	x		x	4%
14.	Litwa	x						5%
15.	Luksemburg	x		x				b.d.
16.	Łotwa	x					x	2%
17.	Macedonia	x						25%
18.	Niemcy	x	x	x				0%
19.	Polska	x						1%
20.	Portugalia	x	x		x			0%
21.	Rosja	x						b.d.
22.	Rumunia	x	x					b.d.
23.	Serbia	x						1%
24.	Słowenia	x						0%
25.	Szwecja	x						1%
26.	Ukraina	x						12%
27.	Wielka Brytania	x	x		x	x	x	3%
28.	Włochy	x	x					b.d.
Suma:		28	9	6	6	1	3	

Podsumowanie

W Polsce składka za ubezpieczenie OC posiadacza pojazdu jest niewspółmiernie niska w stosunku do kar za brak takiej polisy. Wyobraźnię zmotoryzowanych pobudza zaś skutecznie fakt, że z własnej kieszeni przyjdzie im pokryć zarówno kary administracyjne, jak i kosztów odszkodowania.

Edukacja w tym zakresie to jednak proces długofalowy. Potrzebne są także inne środki skłaniające do zawierania ubezpieczeń obowiązkowych.

Kary, bo o nich mowa, są dotkliwą acz skuteczną i konieczną metodą ochrony interesów tych, którzy uczciwie płacą za polisy, tak aby nie byli zmuszeni finansować podwyższoną składką szkód spowodowanych przez nieubezpieczonych.

Tym niemniej sankcje nie mogą być jedynym sposobem normalizacji w tym zakresie, choć są konieczne. Ponadto nie można opierać ich skuteczności wyłącznie na wysokości skutków finansowych.

Ważna jest też ich nieuchronność. Aby stała się ona powszechna, konieczne jest spełnienie kilku warunków, takich jak:

– **zaangażowane służb publicznych** do przeprowadzania wyrywkowych kontroli (np. wyrywkowych kontroli policyjnych),

– **weryfikacja danych** o zawartych umowach ubezpieczeniowych (w Polsce rejestrowanych przez UFG) w zestawieniu z bazą pojazdów (w Polsce CEPIK),

– **system egzekucji nałożonych opłat karnych** (w tym wyposażenie w odpowiednie unormowania prawne, jak i współdziałanie ze służbami publicznymi),

– **prawo do dochodzenia zwrotu wypłaconych świadczeń** solidarnie od bezpośredniego sprawcy zdarzenia (kierowcy) oraz posiadacza nieubezpieczonego pojazdu (jeśli nie jest to ta sama osoba) – w Polsce zadanie PBUK i UFG.

Warto podkreślić, że wysokość opłat karnych, jak i inne dolegliwości finansowe za brak ważnego ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego, nie mogą być jedynym środkiem w walce z nieubezpieczonymi.

Ograniczenie liczby nieubezpieczonych pojazdów w ruchu drogowym w Polsce, w porównaniu do większości krajów UE, jest dobitnym przykładem skutecznej współpracy służb publicznych w naszym kraju, zwłaszcza policji, z instytucjami ubezpieczeniowymi. Nie do przecenienia jest też działalność UFG i jego baza danych. To pokazuje, że mimo ciągle szwankującej bazy CEPIK rynek ubezpieczeniowy dobrze sobie radzi.



POLSKIE BIURO
UBEZPIECZYCIELI KOMUNIKACYJNYCH
POLISH MOTOR INSURERS' BUREAU



ul. Świętokrzyska 14
00-050 Warszawa



Tel.: +48 (22) 551 51 00
Fax: +48 (22) 551 51 99



e-mail: pbuk@pbuk.pl



www.pbuk.pl



[/EuroKierowcy](https://www.facebook.com/EuroKierowcy)



[/EuroKierowcy](https://twitter.com/EuroKierowcy)