

# CENA UBEZPIECZENIA FLOTY SAMOCHODOWEJ – PROGNOZA

Jako że w większości firm powoli zbliża się do końca okres planowania i budżetowania na kolejne lata, a składka ubezpieczeniowa stanowi dosyć znaczący udział w całkowitych kosztach funkcjonowania floty samochodowej, postaram się w niniejszym artykule przekazać garść informacji, które – mam nadzieję – będą pomocne dla fleet managerów w tym procesie.

### Ile to powinno kosztować? Trochę teorii

W dużym skrócie – składka ubezpieczeniowa powinna odzwierciedlać poziom ryzyka ubezpieczeniowego po stronie ubezpieczyciela, jak również wszelkie koszty przez niego zakładane i ponoszone w związku z obsługą kontraktu (tj. np. koszty administracyjne, koszty akwizycji, rezerwy techniczno-ubezpieczeniowe).

Poziom ryzyka w tym przypadku to nic innego, jak szacowany koszt przyszłych zobowiązań (odszkodowań i świadczeń), jakie ubezpieczyciel będzie zobowiązany wypłacić z zawartych umów ubezpieczenia poszczególnych pojazdów i kierowców. Szczegółowe warunki takich umów określone są każdorazowo w umowie generalnej (lub opisane w zaakceptowanej przez klienta ofercie ubezpieczyciela), zawieranej na okoliczność danego kontraktu. Przy prognozowaniu tych kosztów w przypadku ubezpieczenia flot samochodowych ubezpieczyciele najczęściej opierają się na danych historycznych i uwzględniają takie elementy, jak:

- ▶ wysokość wypłaconych odszkodowań w poszczególnych latach,
- ▶ wysokość średniej szkody,
- ▶ częstość szkód.

Powinni uwzględnić również czynniki, które mogą wpłynąć na poziom szkodowości w przyszłości (zarówno te mogące wystąpić w danej flocie, tj. np.: zmiana profilu działalności, charakteru użytkownika pojazdów, zmiana taboru pojazdów, zmiana polityki zarządczej, jak również te występujące ogólnie na rynku: zmiany regulacji prawnych, zmiany na rynku na praw, czynniki pogodowe itd.).

Jestem przekonany, że doświadczony fleet manager, bazując wyłącznie na

swoich historycznych danych, jest w stanie dosyć dokładnie takie teoretyczne koszty ubezpieczenia oszacować (jest przecież w stanie, poza kosztami wynikającymi z powstałych zdarzeń ubezpieczeniowych, wyliczyć także średnią „marżę” ubezpieczycieli).

Ale czy na pewno taka symulacja może być traktowana jako prognoza?

### Analiza rynku ubezpieczeń flot samochodowych

Wartość średniej szkody (OC + AC) wypłacanej z tytułu ubezpieczeń komunikacyjnych przedsiębiorców wzrosła w ciągu ostatnich 5 lat o ok. 8% (przy czym odwrotnie niż w przypadku osób fizycznych w AC wzrost ten jest wyraźniejszy niż w OC). W dłuższej perspektywie czasu, mając na uwadze zmiany zachodzące na rynku, m.in. zwiększającą się świadomość poszkodowanych, jak również coraz bardziej prokonsumenckie prawo, jak również tendencje obserwowane w orzecznictwie sądowym, należy jednak oczekiwać dalszego i większego wzrostu średniej szkody OC.

Co ciekawe, w tym samym okresie częstość szkód obserwowana w ubezpieczeniach komunikacyjnych zawieranych przez przedsiębiorstwa spadła o ponad 20% w ubezpieczeniu AC i prawie o 20% w OC. Są to znaczące pozytywne trendy, tym bardziej że na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych wśród klientów indywidualnych częstość szkód spadła w ubezpieczeniu AC o 7%, a w OC o 10%.

Wydawałoby się więc (na podstawie obserwacji wyłącznie powyższych wielkości i zachodzących trendów), że wysokość składki ubezpieczeniowej dla flot samochodowych w ostatnich latach powinna ulegać niewielkiemu, ale jednak systematycznemu zmniejszeniu.

*Polepszające się przebiegi szkodowe  
w segmencie ubezpieczeń  
komunikacyjnych zawieranych przez  
przedsiębiorców spowodowały  
rzeczywiście znaczne obniżki składek  
w ostatnich latach (sięgające nawet  
50% w stosunku do lat poprzednich).*



Czy w związku z tym rzeczywiście możemy prognozować niższe koszty ubezpieczeń w kolejnych latach?

### Ile to kosztuje w rzeczywistości?

Polepszające się przebiegi szkodowe w segmencie ubezpieczeń komunikacyjnych zawieranych przez przedsiębiorców spowodowały rzeczywiście znaczne obniżki składek w ostatnich latach (sięgające nawet 50% w stosunku do lat poprzednich). Wręcz standardem w latach 2013-2015 stały się 20-30-proc. oszczędności w budżecie przedsiębiorstw w pozycji ubezpieczenia (i nie dotyczy to tylko ubezpieczeń komunikacyjnych).

Niestety, wydaje się, że po okresie niskich cen właśnie rozpoczyna się faza ich wzrostu. Trwająca 3 lata agresywna konkurencja cenowa na rynku ubezpieczeniowym doprowadziła do sytuacji, w której poziom cen ubezpieczenia zdecydowanie nie odzwierciedla poziomu ponoszonego przez ubezpieczycieli ryzyka. Myślę, że o prawdziwości tej tezy są przekonani np. fleet managerowie, którzy na bieżąco analizują poziom szkodowości zarządzanej floty i poziom składki ubezpieczeniowej, którą udaje im się wynegocjować z ubezpieczycielami. Składka ta w ostatnich latach w wielu przypadkach nie tylko nie odzwierciedlała faktycznych kosztów ubezpieczenia, ale także była niższa niż koszty wypłaconych odszkodowań. To pokazuje tylko, jak dużej skali podwyżek powinniśmy oczekiwać.

Mając to na uwadze, poza ewentualnymi zmianami cen ubezpieczeń wynikającymi z obserwowanych przebiegów szkodowych naszej floty pojazdów, powinniśmy uwzględnić i zaplanować „konunkturalną” podwyżkę cen.

Oczywiście nie spodziewałbym się na tak konkurencyjnym i niejednorodnym rynku, jakim jest z pewnością rynek ubezpieczeniowy w Polsce, nagłego wzrostu cen o ok. 30-40%. Ewentualne ruchy cenowe będą z pewnością rozłożone w czasie i w różnym stopniu dotkną rynku flotowego. Analiza historyczna trendów rynkowych i zachowań ubezpieczycieli wskazuje, że w pierwszej kolejności ewentualnych podwyżek cen mogą się spodziewać takie segmenty rynku, jak np.: transport (głównie międzynarodowy), CFM, leasing, rent-a-car, jak również klienci charakteryzujący się dużą



*Wartość średniej szkody (OC + AC)  
wypłacanej z tytułu ubezpieczeń  
komunikacyjnych przedsiębiorców  
wzrosła w ciągu ostatnich  
5 lat o ok. 8%.*

szkodowością (w stosunku do opłacanej składki). I choć ten ostatni przykład wydaje się naturalny (nie tylko dla osób zajmujących się profesjonalnie ubezpieczeniami), to – jak pokazuje

praktyka rynkowa – wcale nie jest taki oczywisty. Bardzo często w ostatnich latach dochodziło do sytuacji, w której nawet pogarszająca się szkodowość nie tylko nie oznaczała podwyżki stawek/



### Czy możemy skutecznie wpływać na koszt ubezpieczenia?

Poza omawianymi już wielokrotnie czynnikami mającymi wpływ na zakres ochrony ubezpieczeniowej, a więc i cenę ubezpieczenia, warto zwrócić uwagę na kwestię okresu ubezpieczenia. Jest to szczególnie istotne na rynku charakteryzującym się znaczną fluktuacją cen i pewną przewidywalnością w tym zakresie (przynajmniej jeśli chodzi o kierunek zmian).

Wynegocjowanie umowy wieloletniej (gwarantującej stały poziom stawek/składek w przypadku prognozowanego rynkowego wzrostu cen) może realnie obniżyć średnią roczną cenę ubezpieczenia (jak pokazują przykłady) nawet o 10-15%. Nie jest oczywiste, że ubezpieczyciele takie umowy będą w najbliższym czasie skłonni zawierać.

Wydaje się, że zawarcie umowy wieloletniej z jednoczesnym określeniem zasad ewentualnych modyfikacji stawek/składek w kolejnych rocznych okresach ubezpieczenia (wyłącznie na podstawie analizy szkodowości naszej umowy ubezpieczenia) może również uniezależnić poziom kosztów składki ubezpieczeniowej od ogólnej sytuacji rynkowej i czynników niezależnych od naszych decyzji i podejmowanych działań.

Niezależnie od powyższego zawsze zachęcam do podejmowania i kontynuowania (niezależnie od trendów panujących na rynku ubezpieczeniowym) rozsądnych długoterminowych działań o charakterze prewencyjnym. Tylko projekty oddziałujące w dłuższym okresie na kierowców są w stanie zagwarantować wymierny i stały efekt. Cykliczne motywowanie kierowców do odpowiedzialnych i ekonomicznych zachowań na drodze wydaje się kluczem do skuteczności. Im więcej osób w firmie (włączając w to również szczebel zarządu) zaangażujemy w działalność prewencyjną, tym bardziej systemowy charakter będzie ona miała. 🚗

składek ubezpieczeniowych, ale wręcz obniżki.

Należy też pamiętać, że poprawa przebiegów szkodowych ubezpieczeń komunikacyjnych przedsiębiorców to w dużej mierze zasługa faktycznych działań podejmowanych m.in. przez fleet managerów. Niestety skutek, jaki te działania mogły przynieść, jest również ograniczony i nie należy się spodziewać dalszej poprawy wskaźników szkodowych, przynajmniej w takim stopniu, w jakim to miało miejsce w ostatnich latach. Warto również zwrócić uwagę, że zarówno zmiany w polskim prawodawstwie, orzecnictwie sądów, jak również działalności regulatorów rynku ubezpieczeniowego uzasadniają konieczność zakładania coraz to wyższych rezerw

szkodowych, a więc i odpowiedniego dostosowywania (podwyższania) poziomu składek ubezpieczeniowych.

*Wynegocjowanie umowy wieloletniej (gwarantującej stały poziom stawek/składek w przypadku prognozowanego rynkowego wzrostu cen) może realnie obniżyć średnią roczną cenę ubezpieczenia.*