
RISK FOCUS

GRUPA ERGO HESTIA

TEMAT NUMERU

Adekwatność sumy ubezpieczenia mienia

W UBEZPIECZENIACH PRZEDSIĘBIORSTW



Teraz „atakuje” nas z pełną mocą Chat GPT – prawdziwy „potwór”, który korzysta i przetwarza miliony danych w ciągu kilku sekund.

REDAKTOR NACZELNY

Zbigniew Żyra

ZESPÓŁ REDAKCYJNY

Urszula Kubicka / Magdalena Pukownik / Kamil Bara / Jacek Woronkiewicz

PRODUKCJA

Polska Grupa Infograficzna, Infograficy.pl

Fot. Unsplash

ERGO
HESTIA®

RISK FOCUS

Magazyn STU ERGO Hestia S.A.



Emisja CO₂ powstała przy produkcji magazynu została zrekompensowana.



Szanowni Czytelnicy,

Rewolucja cyfrowa dzieje się na naszych oczach. Już dziś algorytmy mediów społecznościowych znają nas lepiej niż rodzina, przyjaciele i znajomi. Coraz trudniej odróżnić tekst wygenerowany komputerowo od ludzkiego. Sztuczna inteligencja szybko staje się wszechobecna. Teraz „atakuje” nas z pełną mocą Chat GPT – prawdziwy „potwór”, który korzysta i przetwarza miliony danych w ciągu kilku sekund. Niewyobrażalne osiągi dla człowieka, ba dla armii ludzi posiadających najwyższe kompetencje. Zdaniem Billa Gatesa rozwiązania oparte na tej technologii są wynalazkiem na miarę mikroprocesora, komputera osobistego, internetu czy telefonu komórkowego. To zmieni sposób w jaki ludzie pracują, uczą się, podróżują, korzystają z rozrywek, opieki zdrowotnej i komunikują się ze sobą.

Poprosiłem Chata GPT o napisanie tego listu. Zrobił to bardzo profesjonalnie chociaż nie do końca w moim stylu, dlatego zrezygnowałem z koncepcji „kopiuj wklej”, ... na razie, ale nie obiecuję, że postąpię podobnie przy okazji kolejnego wydania Risk Focusa.

Stephen Hawking już przed dekadą twierdził, że istnieje realne niebezpieczeństwo, że komputery rozwiną inteligencję i przejmą kontrolę nad światem, co może doprowadzić do końca ludzkiej rasy. Nieciekawa perspektywa w ciekawych czasach, będąc jednak optymistą widzę więcej szans niż zagrożeń. Moim zdaniem jednym z najważniejszych trendów w najbliższej przyszłości będzie wzrost roli kreatywności i wyobraźni, bo to są elementy, których sztuczna inteligencja nam jeszcze nie zabrała i prawdopodobnie szybko nie zabierze. Dlatego też oczami wyobraźni widzę nowe przestrzenie i ekscytujące role dla człowieka. I w tym miejscu przychodzi mi też na myśl instalacja świetlna w parku ERGO Hestii w Sopocie z proroczo brzmiącym napisem „Człowiek rodzi się na nowo”.

A skoro o człowieku mowa, ostatnio jeden z moich przyjaciół przypomniał przy okazji pewnej uroczystości słowa piosenki „Absolutnie” Wojciecha Młynarskiego „Gdybym miał powiedzieć wam, dokąd gonię, dokąd gnam, ja odpowiedź jedną mam, gnam do ludzi”. Pognajmy więc do ludzi, do ekspertów ERGO Hestii, którzy wykorzystując swoją unikalną wiedzę i doświadczenie popełnili bardzo interesujące treści do niniejszego wydania tej publikacji. Serdecznie zapraszam do lektury.

Zbigniew Żyra

Redaktor Naczelny

RISK CAFE

6-7

🗨️ KRZYSZTOF GRELEWICZ

ADEKWATNOŚĆ SUMY UBEZPIECZENIA MIENIA

W UBEZPIECZENIACH PRZEDSIĘBIORSTW

8-11

🗨️ TOMASZ TKACZYK, PIOTR PRZYBYSZ

TECHNIKI WYCENY WARTOŚCI MAJĄTKU

12-15

🗨️ LESZEK IGNACZEWSKI

QUO VADIS ŚREDNIA SZKODO?

CO SIĘ STAŁO W 2022 R.?

16-25

🗨️ ANNA SIKORSKA-NOWIK

OBOWIĄZKOWE UBEZPIECZENIE OC

ZA SZKODY ZWIĄZANE Z PROWADZENIEM
EKSPERYMENTU MEDYCZNEGO NA TLE REGULACJI PRAWNYCH
DOTYCZĄCYCH EKSPERYMENTÓW MEDYCZNYCH W POLSCE

26-29

🗨️ PIOTR LIPIŃSKI, JAN FEDOROWICZ

ECODRIVING

EKOLOGIA, OSZCZĘDNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO

30-33

NA WŁASNE RYZYKO

34

WYSOKI WSKAŹNIK INFLACJI

Rok 2032 r. może przynieść wzrost cen materiałów budowlanych o 4 - 8%. To mniej niż w poprzednich dwóch latach, co może wpłynąć na to, że deweloperzy ruszą ze wstrzymanymi inwestycjami. Polska podobnie jak Hiszpania i Francja, zмага się z wysokim wskaźnikiem inflacji, który przebija wzrost cen materiałów.

„Rosnąca inflacja idzie w parze z wyższymi cenami materiałów budowlanych, które w ostatnich dwóch latach wystrzeliły. W 2021 r. na najważniejszych rynkach europejskich mieliśmy do czynienia z sytuacją, w której ceny materiałów budowlanych szły w górę niemal dwa razy szybciej niż inflacja. To wywołało popłoch i sprawiło, że deweloperzy zaczęli ograniczać inwestycje i starali się przerzucać część kosztów m.in. na odbiorcę końcowego. Ta strategia jest jednak krótkoterminowa, dlatego teraz przyszedł czas, żeby opracować plan działań, który pozwoli zabezpieczyć interesy wszystkich stron. Tylko tak uda się wyjść z kryzysu i dlatego teraz tak istotną rolę pełni profesjonalne doradztwo” – mówi Joanna Mroczek, szefowa działu doradztwa strategicznego oraz badań i analiz rynku w Europie Środkowej i Wschodniej, CBRE.

POŻAR HALI SPORTOWEJ

Z ogromnym pożarem hali sportowej w Białymstoku zmagало się dziewiętnaście zastępów straży pożarnej. Mocno ucierpiało bliskie sąsiedztwo płonącego obiektu – budynek mieszkalny i biurowy. W hali znajdowały się trzy osoby, które skutecznie zostały ewakuowane.

Strażacy otrzymali zgłoszenie dotyczące ognia wydobywającego się z drewnianej połaci dachowej. Pożar w błyskawicznym tempie rozprzestrzenił się na pozostałą część obiektu, wskutek czego zniszczeniu uległy boiska do gry w badminton. Cała konstrukcja dachowa uległa zniszczeniu i została poddana rozbiórce.

POKAZOWY ATAK?

Włoskie media poinformowały o szeregu rosyjskich cyberataków na strony internetowe instytucji państwowych na Półwyspie Apenińskim. Agencja do spraw cyberbezpieczeństwa przekazała że ataki miały charakter "pokazowy" i nie ma informacji o tym, by wywołały szkody w systemach informatycznych.

Według opinii specjalistów w dziedzinie bezpieczeństwa cybernetycznego, jedna z bardziej aktywnych w ostatnich miesiącach grupa rosyjskich hakerów powstała w marcu tego roku i miała dokonać serii ataków na systemy rządowe i strategiczną infrastrukturę Ukrainy i wspierających ją krajów, w tym Polski, Litwy, Łotwy, Estonii, Słowacji, Norwegii i Finlandii.

TYLKO DŁUGIE LOTY

W 2021 roku francuski rząd przegłosował zakaz lotów krajowych na krótkich dystansach, w sytuacji gdy istnieje alternatywne połączenie kolejowe trwające do 2,5 godzin. Projekt ten został zatwierdzony przez Komisję Europejską. Obecnie KE twierdzi, że zakaz może obowiązywać tylko wtedy, gdy na tej samej trasie dostępne są rzeczywiste alternatywne połączenia kolejowe, co oznacza kilka bezpośrednich połączeń w każdą stronę dziennie. Propozycja, która wymagała zgody Komisji Europejskiej, pierwotnie miała dotyczyć ośmiu tras. Organizacje wspierające ekologię są zadowolone z decyzji, ale podkreśliły, że kraj musi zrobić znacznie więcej, aby zdekarbonizować transport i ograniczyć emisję dwutlenku węgla. Brak jest dokładnych informacji, kiedy rozporządzenia zostaną na stałe wdrożone w życie.

RISK CAFE

(NIE)BEZPIECZNY PRZEJAZD?

Przewóz osób na tzw. aplikację był przedmiotem kontroli dolnośląskiej policji na terenie Wrocławia. Funkcjonariusze kontrolowali stan techniczny pojazdów, uprawnienia i trzeźwość kierujących, legalność dokumentów i pobytu obcokrajowców na terenie Polski.

Łącznie wylegitymowano 370 osób i skontrolowano 245 pojazdów służących do przewozu osób. Policjanci zatrzymali prawie 30 dowodów rejestracyjnych z uwagi na zły stan techniczny auta, brak badań i prawidłowego oznakowania pojazdów. Wystawiono ponad 60 mandatów karnych oraz sporządzono 3 wnioski do sądu o ukaranie. Część kierowców nie posiadała także licencji uprawniającej do świadczenia usług w zakresie przewozu osób.

OGNISTE „ELEKTRYKI”

Rekordowe dwadzieścia jeden godzin trwało gaszenie Mercedesa EQA napędzanego elektrycznie. Do zdarzenia doszło w Tuchomiu na Pomorzu. Celem strażaków było schłodzenie baterii elektrycznych oraz prowadzenie kontroli nad temperaturą uszkodzonej jednostki. Ostatecznie samochód udało się ugasić po wsadzeniu do kontenera wypełnionego wodą. Łącznie w gaszeniu „elektryka” brało udział 16 zastępów straży pożarnej, a straty oszacowano na blisko 200 000 zł.

Do podobnego zdarzenia doszło również w Pensylwanii (USA). Przedmiotem działań straży pożarnej było gaszenie pożaru Tesli Model S. Akcja gaśnicza trwała ponad dwie godziny. Głównym problemem w prowadzonej akcji strażaków było wzniecanie się ognia z uwagi na baterię litowo-jonową zamontowaną w pojeździe. Ostatecznie pożar udało się ugasić po rozdysponowaniu 45 000 litrów wody.

TRAGEDIA W ŻWIROWNI

Na terenie jednej z olsztyńskich żwirowni doszło do wypadku. Podczas wydobywania materiału sypkiego doszło do osunięcia się hałdy piachu, co doprowadziło do przysypania koparki. Operator został uwięziony wewnątrz maszyny. Jak podała KM PSP W Olsztynie - podjęto decyzję, by koparka nie pogłębiała utworzonego wąwozu ponieważ, groziło to przewróceniem się częściowo zasypanej koparki. Ze względu na lokalizację zdarzenia, grząski teren (materiał sypki) nie było możliwości stabilizacji maszyny przy użyciu sprzętu do stabilizacji (zagłębiałby się w głąb materiału sypkiego), po wykonaniu dostępu do uwięzionego wewnątrz kabiny operatora przy użyciu podręcznego sprzętu burzącego (łopaty i szpadle) - stwierdzono, że cała kubatura kabiny jest wypełniona piachem. Wskutek podjętych działań udało się dotrzeć do zakleszczonego operatora, ale bez pozytywnego finału. Z uwagi na wypełnienie całej kabiny piaskiem mężczyzna zmarł.

TEKSTYLIA W OGNIU

Początek kwietnia był pechowy dla jednej z firm projektującej i wykonującej wyroby tekstylne. Na terenie jednego z bydgoskich zakładów doszło do ogromnego pożaru. Zniszczeniu uległ kompleks produkcyjno-magazynowy, a ponadto ogień przeniósł się również na część biurową powodując jej uszkodzenie. W akcji gaśniczej brało udział 25 zastępów straży pożarnej. Wstępne ustalenia wskazują, że ogień pojawił się w rozdzielni elektrycznej, a następnie przeniósł na pozostałe pomieszczenia. Nikt nie został poszkodowany, a strażacy skutecznie zabezpieczyli sąsiedztwo zakładu. Hale nadają się wyłącznie do rozbiórki.

KRZYSZTOF GRELEWICZ

ADEKWATNOŚĆ SUMY UBEZPIECZENIA MIENIA

W UBEZPIECZENIACH PRZEDSIĘBIORSTW

Suma ubezpieczenia stanowi jeden z głównych elementów umowy ubezpieczenia, od jej poprawnej wysokości zależy bezpieczeństwo ubezpieczonego: możliwość odtworzenia mienia po szkodzie i zminimalizowanie zakłóceń związanych z powstaniem szkody. Dla Ubezpieczyciela brak wiedzy o wartości ubezpieczonego mienia powoduje brak możliwości prawidłowego ustalenia składki a także dodatkowo brak możliwości zbudowania poprawnych modeli ekspozycji.

W umowach ubezpieczenia przedsiębiorstw za największą część ubezpieczonego mienia odpowiadają środki trwałe (budynki, budowle, maszyny, urządzenia itp.). Na rynku polskim ogólne warunki ubezpieczenia mienia oferują możliwość ubezpieczenia środków trwałych według wartości odtworzeniowej (nowej), rzeczywistej, księgowej brutto oraz księgowej netto. Przy czym umowy ubezpieczenia do wartości odtworzeniowej (nowej) oraz do wartości księgowej brutto stanowią zdecydowaną większość.

Decyzja o wyborze zasad ustalania sumy ubezpieczenia jest kluczowa w kontekście odpowiedzialności ubezpieczyciela w sytuacji zajścia szkody.

W przypadku wyboru wartości odtworzeniowej, ubezpieczyciel wylicza rozmiar szkody, opierając się na **kosztach odtworzenia (naprawa, zakup)**, wylicza odszkodowanie i sprawdza, czy podana suma ubezpieczenia odpowiada wartości odtworzeniowej. W przypadku gdy suma ubezpieczenia jest niższa, może zastosować proporcjonalną redukcję odszkodowania. Wypłata odszkodowania jest w **granicach sumy ubezpieczenia mienia zadeklarowanego do ubezpieczenia**. Proces jest przejrzysty i przy podstawowej staranności przy zawarciu ubezpieczenia nie powinien skutkować przykrymi niespodziankami po szkodzie.

W przypadku wartości brutto proces likwidacji jest tożsamy z ubezpieczeniem do wartości odtworzeniowej z podstawową różnicą, **limitem wypłaty odszkodowania jest wartość księgowa brutto każdego środka trwałego**.

Środki trwałe są wprowadzane do ksiąg w różnych okresach, według różnych zasad (przejęcie majątku według wartości księgowej netto i wprowadzenie do ksiąg jako wartość księgowa brutto czy wprowadzenie jako wartości brutto ostatniej raty wynikającej z umowy leasingu). Implikuje to szereg konsekwencji, jak bardzo niskie wartości wynikające z ewidencji (czasem równe „0”) czy też brak niektórych środków trwałych w ewidencji. W przypadku nawet niewielkich zdarzeń w mieniu bardzo często dochodzi do szkód przekraczających sumę ubezpieczenia.

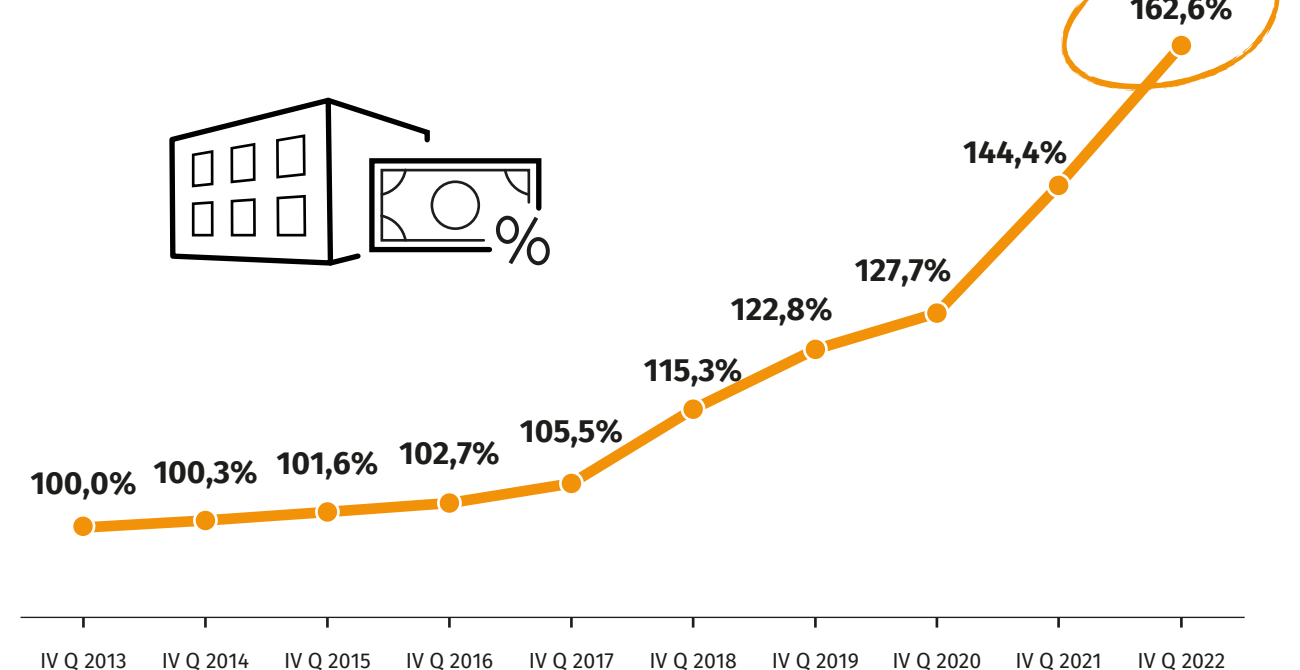
W ciągu ostatnich lat prawidłowe ustalanie sumy ubezpieczenia było jednym z elementów umowy ubezpieczenia, ważnym, ale nie wyróżniającym się szczególnie. Suma ubezpieczenia mienia, którego wartość odtworzeniowa była znana (oszacowanie lub nabycie nowego środka) była ważna przez długi okres. Ubezpieczenie według wartości księgowej brutto mimo wad wymienionych powyżej nie powodowało drastycznego niedoubezpieczenia.

Wszystko się zmieniło w ostatnich latach. Dla budynków i budowli szybki wzrost cen nastąpił już w 2018 r., aby po czterech latach osiągnąć dynamikę przekraczającą 150%. Obrazuje to wykres nr 1 przedstawiający zmianę kosztów budowy na podstawie wskaźników SEKOCENBUDU.

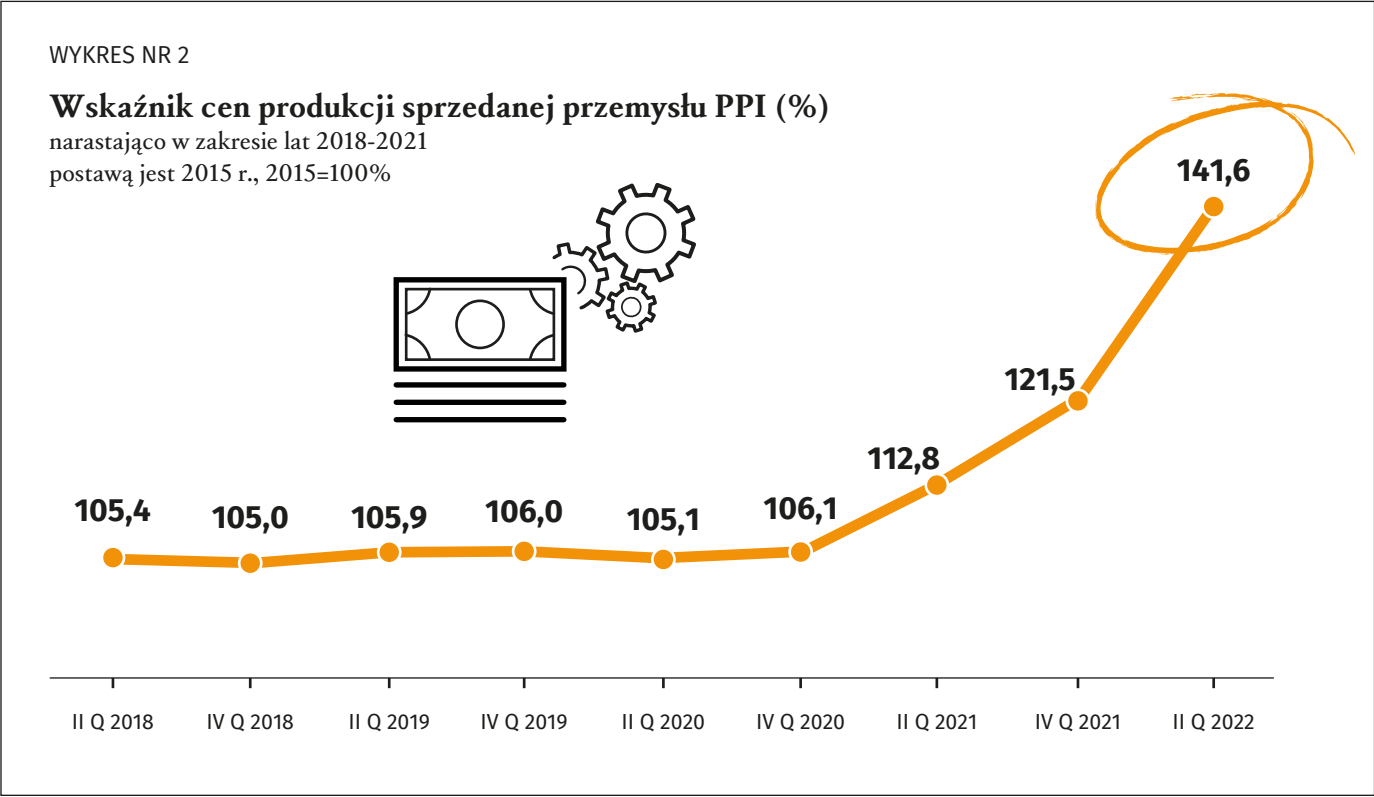
WYKRES NR 1

Dynamika wzrostu procentowego kosztów budowy

w budownictwie produkcyjnym, usługowym i magazynowym od IV kwartału 2013 r.



Podobnie było z pozostałymi środkami trwałymi. Na wykresie nr 2 widzimy wzrost kosztów wytworzenia, który został zilustrowany wskaźnikiem cen produkcji sprzedanej PPI publikowanym przez GUS, tu dynamiczny wzrost nastąpił trochę później bo w 2021 r., ale już w ciągu dwóch lat osiągnął dynamikę ponad 130%.



Niestety tak szybkim wzrostom kosztów wytworzenia nie towarzyszył wzrost sumy ubezpieczenia, oprócz wykorzystywania przez ubezpieczycieli przy szkodach częściowych zapisów dotyczących proporcji coraz częściej dochodzi do szkód, w których wartość szkody przekracza sumę ubezpieczenia. Dotyka to także relatywnie nowych obiektów ubezpieczonych według wartości odtworzeniowej, a dla których suma ubezpieczenia przez ostatnie lata nie była aktualizowana.

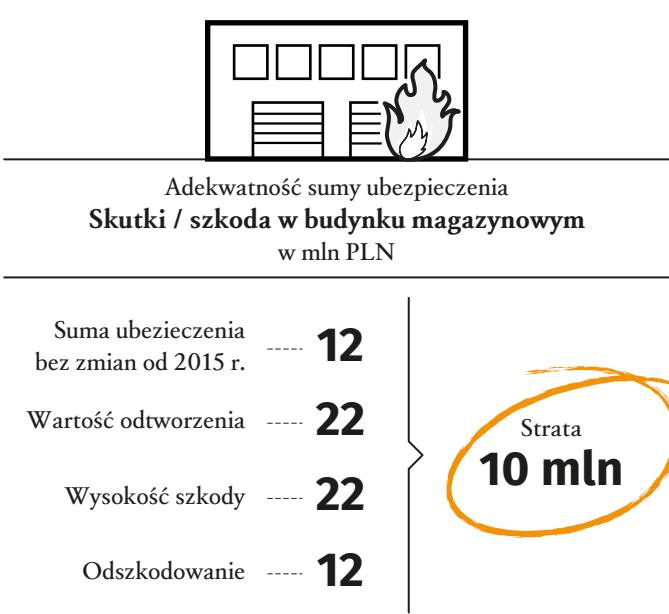
Przykład takiej szkody:

Obiekt oddany w 2015 r., suma ubezpieczenia ustalona według wartości odtworzeniowej, oparta na rzeczywistych kosztach budowy.

Szkoda nastąpiła w 2022 r. Pożar spowodowany prawdopodobnie przez przyczynę elektryczną, spowodował szkodę całkowitą w ubezpieczanym magazynie.

Brak aktualizacji sumy ubezpieczenia spowodował, że przedsiębiorca mimo wypłaty odszkodowania zgodnego z wartością sumy ubezpieczenia nie będzie mógł odtworzyć mienia z uzyskanego odszkodowania. Łączna strata wyniosła **10 000 000 zł**.

W tym obszarze dodatkowo, z uwagi na częste zakupy parku maszynowego na podstawie walut (najczęściej EUR, USD czy CHF), bardzo duży wpływ ma wzrost kursu walut.



Jeszcze trudniej sytuacja wygląda w przypadku zawierania umów ubezpieczenia według wartości księgowej brutto. Wzrost wartości mienia oraz dodatkowo specyfika ubezpieczenia według wartości księgowej brutto powodują, że szkody u przedsiębiorców ubezpieczonych według tej wartości praktycznie w każdej szkodzie stwarzają brak wystarczalności sumy ubezpieczenia.

Aby zobrazować ten problem, poniżej krótki opis szkody i wyliczone odszkodowanie.

Pożar w grudniu 2021 r., do którego doszło na skutek prowadzenia prac niebezpiecznych pod względem pożarowym w budynku, w części produkcyjnej.

WYLICZENIE SZKODY

	ŁĄCZNIE	w tym m.in.:	
		LINIA PRODUKCYJNA	AUTOMATY PAKUJĄCE
Wartość szkody (wartość odtworzenia)	9 355 253,32 zł	4 415 226,15 zł	1 869 691,38 zł
Suma ubezpieczenia (w wartości ewidencyjnej brutto)	26 144 165,63 zł	0,00 zł	1 337 100,00 zł
Wypłata odszkodowania	4 324 752,40 zł	0,00 zł	1 337 100,00 zł
Różnica między wartością szkody a wypłatą odszkodowania	5 030 500,92 zł	4 415 226,15 zł	532 591,38 zł

Oprócz wskazanego braku odszkodowania za niezgłoszoną linię produkcyjną, okazało się, że suma ubezpieczenia poszczególnych automatów pakujących była niższa niż koszt odtworzenia. Zgodnie z zapisami ubezpieczenia według wartości księgowej brutto odszkodowanie zostało zlimitowane do wysokości sumy ubezpieczenia poszczególnych środków trwałych. Łączna strata przedsiębiorcy to **5 030 500,92 zł**.

SPOSOBY USTALENIA ADEKWATNEJ SUMY UBEZPIECZENIA

Oczywiście optymalnym rozwiązaniem jest indywidualna wycena wartości odtworzeniowej przez rzeczoznawcę. Nie jest to jedyne rozwiązanie – na rynku funkcjonują rozwiązania, które w sposób uproszczony, dla celów ubezpieczeniowych, na czas silnych zmian w kosztach odtworzenia wynikających z inflacji mogą pomóc przedsiębiorcy w ustaleniu sumy ubezpieczenia odpowiadającej wartości odtworzeniowej.

Metoda wskaźnikowa/indeksowa

W przypadku gdy wartość odtworzeniowa była ustalona w nieodległej przeszłości, można posłużyć się np. wskaźnikami wzrostu cen opartych na powszechnie dostępnych danych (np. publikacje SEKOCENBUD) czy wskaźnikami wzrostu cen produkcji sprzedanej publikowane przez GUS.

Pożar spowodował szkodę (wszystkie niezbędne koszty odtworzenia mienia) w wysokości **9 355 253,32 zł**.

Zostały uszkodzone 2 budynki, linia produkcyjna wafli ryżowych, 3 automaty pakujące, instalacja elektryczna, instalacje pomocnicze. Sumy ubezpieczenia zostały zadeklarowane w wartości ewidencyjnej brutto.

Do polisy dołączono wykaz mienia według ewidencji środków trwałych zgłoszonych do ubezpieczenia, w którym nie ujęto zniszczonej linii produkcyjnej.

W przypadku zakładów produkcyjnych można posłużyć się wskaźnikami wiążącymi moce produkcyjne z wartością majątku. Dobrym przykładem jest energetyka, branża farmaceutyczna, ale także branża spożywcza.

Metoda indywidualna

Tak jak wspomniałem wyżej można zatrudnić rzeczoznawcę, ale także można podejść do indywidualnej wyceny poszczególnych obiektów, dla budynków skorzystać można z dostępnych kalkulatorów (taki także oferuje ERGO Hestia), a dla maszyn i urządzeń można uzyskać koszt zakupu porównywanego urządzenia od dostawcy czy producenta.

Szybko zachodzące zmiany w zakresie wartości mienia powinny spowodować odejście od systemu ubezpieczenia według wartości księgowej brutto, tam różnica między wartościami odtworzeniowymi a tym z ewidencji księgowej będzie rosła, stawiając pod znakiem zapytania sensowność tak zawartej umowy ubezpieczenia. Dla oszacowania tak ubezpieczonego majątku zdecydowanie rekomendowana jest metoda indywidualna.

Należy pamiętać, że każda wycena wartości zawiera margines dokładności; rynkowym standardem jest margines 30%, a ostateczna decyzja, jaka suma ubezpieczenia jest najbardziej adekwatna zawsze należy do Ubezpieczającego.

✉ TOMASZ TKACZYK, PIOTR PRZYBYSZ

TECHNIKI WYCENY WARTOŚCI MAJĄTKU

Brak pracowników, ograniczony czasowo dostęp do niektórych materiałów budowlanych, jak drewno, stal czy też styropian oraz niepewność wynikająca z sytuacji geopolitycznej, powodują, że przedsiębiorcy z niepokojem patrzą w przyszłość. W konsekwencji wymienionych powyżej zjawisk nastąpiło dynamiczne przewartościowanie niezbędnych nakładów na część przyszłych inwestycji. W jaki sposób w tych okolicznościach wiarygodnie oszacować wartość firmy? Jakimi technikami oszacowania posługiwać się, aby poprawnie wyznaczyć wartość ubezpieczanego mienia? Czy w dzisiejszych czasach jest to w ogóle możliwe?

GLOBALNY ŚWIAT

Na wartość odtworzeniową mienia ma wpływ wiele czynników. Niektóre ze zdarzeń mają miejsce na innych kontynentach (np. pożar chińskiej fabryki pamięci DRAM), a jednak ze względu na globalne łańcuchy dostaw mają bezpośredni wpływ na ceny oraz dostępność ważnych komponentów w Europie. Zmieniający się układ sił politycznych, wojny, terroryzm, kataklizmy naturalne mogą prowadzić do poważnych zmian gospodarczych i wahań w wycenie ważnych składników produkcyjnych.

Przykładowo już w 2014 r. zaczęto zamykać kopalnie w Doniecku czy Stachanowie. Mocno ucierpiała wówczas Huta Częstochowa, która proces produkcyjny opierała na surowcu rudy transportowanym z tamtejszych rejonów. Dzisiejsza sytuacja jest równie wymagająca: wojna na Wschodzie, problemy z łańcuchami dostaw, szalejące ceny surowców energetycznych, duża niepewność wśród przedsiębiorców dotycząca np. przyszłych kierunków rozwoju.

Spadek siły nabywczej pieniądza w czasie, czyli inflacja, jest najczęściej używanym parametrem opisującym obecnie zachodzące zmiany. Przy ewentualnych analizach, próbach jej wykorzystania, należy zwrócić uwagę jak wyznaczany jest ten parametr i czego dotyczy. W opracowaniach Głównego Urzędu Statystycznego można znaleźć również inne wskaźniki opisujące pośrednio to zjawisko.

Na bazie szeroko rozumianych wskaźników potocznie nazywanych inflacyjnymi często są budowane współczynniki wykorzystywane do szacowania wartości mienia.

WYCENA I JEJ CELE

Wycena jest procesem szacowania wartości. Wymaga ona najczęściej indywidualnego podejścia, różnych metod pracy uzależnionych od dostępności danych, celu oszacowania czy też oczekiwań zamawiającego. Reasumując, wynikiem finalnym działań powinno być podanie określonej wartości szacowanego mienia wyrażonej w jednostkach pieniężnych za pomocą ustalonych ocen, zasad i analiz.

Oszacowanie wartości majątku jest często wykonywane na potrzeby związane z:

- transakcjami kupna-sprzedaży,
- dzierżawą gruntów,
- sprawozdawczością finansową,
- udzielaniem pożyczek i kredytów,
- ubezpieczeniami.

Ze względu na fakt, że najczęściej w przypadku ubezpieczeń mamy do czynienia z wartością odtworzeniową, pozostała część artykułu będzie dotyczyć praktycznie tylko tego typu wartości.

Każdy przedmiot ma w określonym czasie odpowiednią do swojego stanu wartość. Można ją jednoznacznie poznać w dwóch przypadkach: gdy występuje potrzeba odtworzenia bądź odbudowania obiektu, jest to wartość odtworzeniowa. Drugą sytuacją jest przeprowadzenie transakcji kupna-sprzedaży, jest to wartość rynkowa. Tu pojawia się pytanie, czy wartość uzyskana w procesie wyceny jest ostateczna i niepodważalna? Pewną formą odpowiedzi mogą być np. wyniki przetargów publicznych. W skrajnych przypadkach rozpiętość pomiędzy ofertami wykonanymi na podstawie tych samych danych przekracza nawet 60%. Tak więc odpowiedź na powyżej sformułowane pytanie brzmi: nie.

Rezultat oszacowania uzależniony jest od przejętego dla określonego czasu poziomu cen, założeń towarzyszących, sytuacji rynkowej występującej w czasie oszacowania oraz od szacowanego typu wartości.

Przeanalizujmy oszacowanie dla typowej hali produkcyjnej wybudowanej w bardzo małej miejscowości, o następujących parametrach: powierzchnia użytkowa 1 800 m² oraz kubatura 10 000 m³, konstrukcja stalowa, ściany osłonowe oraz dach wykonane z płyty warstwowej. W zależności od przyjętej definicji określanej wartości mamy do czynienia z różnymi rezultatami:

2 934 000 zł	Wartość księgowa brutto (wartość nabycia/wybudowania z 2017 r.)
4 869 300 zł	Wartość odtworzeniowa (w 2022 r.; wzrost ok. 66% do kosztu budowy z 2017 r.)
4 723 200 zł	Wartość rzeczywista (określona na podstawie wzoru Rossa dla nieruchomości o normalnym sposobie utrzymania. Jej zużycie określono na 3%)
4 284 900 zł	Wartość rzeczywista (zużycie fizyczne określono na podstawie przeprowadzonej na miejscu inwentaryzacji. Wyniosło ono 12%)
2 800 000 – 3 400 000 zł	Wartość rynkowa (w zależności od metodyki oszacowania)

Powyższe wskazuje, że wartość obiektu może być znacząco różna, w zależności od przyjętej definicji oraz metodyki wyceny. Tak więc w przypadkach, gdy ulegamy chęci wykorzystania już istniejących opracowań/wycen/operatorów, konieczna jest każdorazowa weryfikacja definicji wartości przyjętej w oszacowaniu oraz przyjętej metodyki jej określania.

W niektórych przypadkach wyznaczanie sumy ubezpieczenia według wartości odtworzeniowej majątku może być utrudnione czy wręcz niemożliwe np. ze względu na:

- istniejące bądź zawansowane wiekowo rozwiązania techniczne i technologiczne występujące w obiekcie (w tym np. charakterystyka i wiek obiektu, maszyny i urządzenia, które po upływie kilkunastu czy kilkudziesięciu lat zostały wycofane z użytkowania, instalacje, które są niemożliwe do odtworzenia),
- koszt sporządzenia oszacowania,
- potrzebę precyzyjnego opisanie/zidentyfikowania wycenianego majątku (potrzeba uzyskania wszystkich możliwych parametrów niezbędnych do dokładnego oszacowania mienia),
- potrzebę określenia stanu technicznego mienia.

TECHNIKI OBLICZANIA WARTOŚCI ODTWORZENIOWEJ

Wyróżniamy trzy główne techniki wyznaczania wartości odtworzeniowej dla nieruchomości:

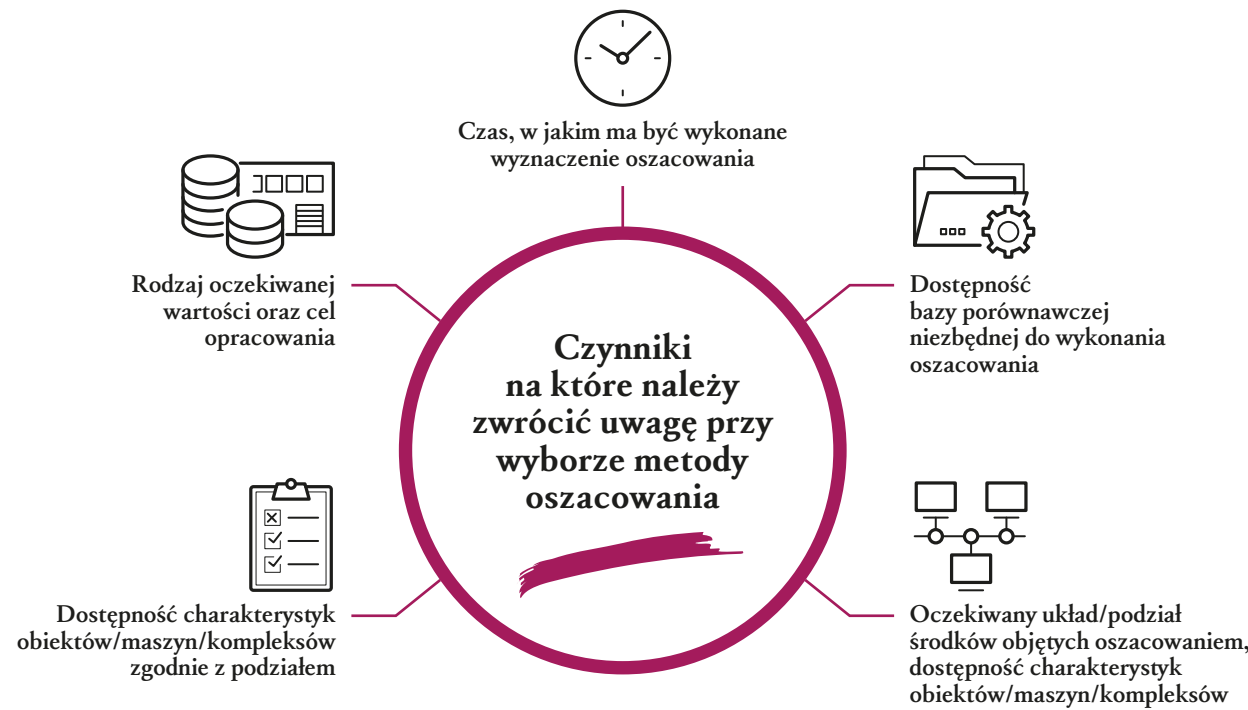
- **Szczegółowa**
najbardziej precyzyjnie odnosząca się do składowych ocenianego mienia (zarazem pracochłonna i kosztowna pod względem realizacji usługi);
- **Elementów scalonych**
(wyłącznie do szacowania nieruchomości);
- **Wskaźnikowa**
najmniej dokładna, ale wymaga znacznie mniej czasu na sporządzenie wyceny i jednocześnie koszty usługi są najmniejsze w porównaniu z wyżej wymienionymi.

W metodzie szczegółowej istotne jest przeprowadzenie dokładnej inwentaryzacji i obmiaru obiektu. Ten rodzaj kalkulacji z uwagi na wysoki stopień skomplikowania oraz dużą liczbę danych wejściowych potrzebnych do przeprowadzenia obliczeń jest niezwykle kosztowny oraz wymaga znacznie więcej czasu na przeprowadzenie gruntownej analizy. Często występującym problemem jest brak danych dotyczących poszczególnych rozwiązań konstrukcyjnych obiektu.

Metoda elementów scalonych wykorzystuje możliwość pewnego połączenia/scalenia w grupy ze sobą różnych składników konstrukcyjnych nieruchomości. Do wyceny wykorzystuje się tu (podobnie jak w przypadku metody szczegółowej) specjalistyczne katalogi ze wskaźnikami cen. Mimo stosowanych uproszczeń, metoda elementów scalonych również wymaga pogłębionej analizy dokumentów technicznych nieruchomości wycenianej i dokonania precyzyjnej inwentaryzacji. Niezbędne dane do jej wykonania zestawione są w „Scalonych Normatywach do wycen budynków i budowli” bądź dołączonym do katalogu oprogramowaniu komputerowym.

Metoda wskaźnikowa zgodnie z nazwą oparta jest na jednym lub kilku parametrach kluczowych dla oszacowywanego obiektu. W przypadku nieruchomości mogą to być: kubatura budynku, powierzchnia użytkowa lub powierzchnia całkowita.

Kolejnym krokiem jest wyszukanie ceny jednostkowej dla wybranego parametru oraz przemnożenie jej przez liczbę jednostek odniesienia. Metodę wskaźnikową można stosować dla: budynków/maszyn/budowli/kompleksów produkcyjnych porównywalnych pod względem sposobu wykonania do obiektów, dla których mamy wyznaczone/określone wskaźniki.



WYCENA BUDYNKÓW I BUDOWLI W PRAKTYCE

Pierwszym krokiem jest zdefiniowanie zastosowanych rozwiązań technicznych, w tym rodzaju stropów, konstrukcji nośnej obiektu i dachu, zastosowanych materiałów. Następnie należy zdefiniować parametry wielkościowe, na podstawie których zostanie sporządzono oszacowanie:

1.

Wariant uproszczony, minimum zdefiniowania podstawowych wskaźników dotyczących obiektu (kubatura, powierzchnia zabudowy, powierzchnia użytkowa, itd.) – można je pozyskać z dokumentacji projektowej, „Książek obiektu” itp.

2.

Wariant rozszerzony, w którym dokonywany jest obmiar obiektu (określana jest grubość ścian, wysokość, szerokość obiektu itd.). Parametry do wyliczeń są możliwe do odczytania z dokumentacji projektowej, „Książek obiektu” itp. Pozyskane dane powinny pozwolić na wykorzystanie techniki elementów scalonych do określenia kosztów odtworzenia szacowanego obiektu.

MASZYNY

Oszacowanie kosztów odtworzenia maszyn, w przeciwieństwie do oszacowywania wartości budynków, stanowi często znacznie trudniejsze wyzwanie. Ogromne zróżnicowanie typów maszyn, producentów, technologii powoduje, że często mamy do czynienia z rozwiązaniami nietypowymi, charakterystycznymi dla danego zakładu. Nawet w przypadkach oczywistych, gdzie mamy do czynienia z powtarzalnymi typoszeregami maszyn, często pojawiają się dodatkowe elementy różnicujące poszczególne przedmioty oszacowania. Zaczniemy jednak od początku. W przypadku maszyn parametrami niezbędnymi do jednoznacznej identyfikacji przedmiotu wyceny są:

- nazwa, typ i model,
- przeznaczenie,
- wytwórca,
- rok produkcji,
- numer fabryczny,
- numer inwentarzowy,
- miejsce w procesie produkcyjnym,
- parametry charakterystyczne.

Opisany katalog powinien prawie w każdym przypadku dać podstawę na podjęcie działań pozwalających na zidentyfikowanie kosztu odtworzenia na podstawie obecnie produkowanego asortymentu. Przy określaniu kosztów odtworzenia maszyn możemy zastosować następujące rozwiązania w zależności od charakteru zlecenia, liczby środków technicznych zgłoszonych do oszacowania itp.:

- określenie wartości każdej z maszyn w sposób indywidualny,
- określenie wartości całej instalacji, megaukładu technicznego, tj. zaprojektowanego układu środków technicznych (maszyn i urządzeń),
- przeszacowanie nakładów początkowych,
- wykorzystanie specjalistycznego oprogramowania.

Po ustaleniu oczekiwanej formy raportu i ustaleniu metodyki oszacowania należy zweryfikować dostępność danych. Zdarzają się przypadki, że wymagane jest przeprowadzenie inwentaryzacji środków technicznych do oszacowania. Sprowadza się to do określenia parametrów już wymienionych powyżej, tj.:

- rodzaju, funkcji, oznaczenia oraz miejsca w procesie produkcyjnym oszacowywanego urządzenia,
- zdefiniowanie producenta i wieku urządzenia,
- określenie parametrów kluczowych (charakteryzujących) urządzenie.

GDZIE SZUKAĆ INFORMACJI?

Aby poprawnie wycenić maszynę, ważne jest dotarcie do jak najlepszych danych źródłowych. Z naszych obserwacji wynika, że przedsiębiorcy często korzystają ze stosunkowo łatwo dla nich dostępnych danych, jakimi są: karty katalogowe, w których można znaleźć opis i przeznaczenie maszyny lub urządzenia, oferty modernizacyjne, oferty odtworzeniowe.

Na podstawie numerów zamówień, kosztów ostatnio nabywanych środków technicznych czy też w kontakcie bezpośrednim z producentem na podstawie numerów seryjnych – zdobywają informacje o aktualnych kosztach nabycia/odtworzenia eksploatowanego przez nich mienia. Bardzo dobrym rozwiązaniem jest wystąpienie o aktualne koszty nabycia do producentów urządzeń, dystrybutorów bądź punktów sprzedaży maszyn.

Dodatkowym wsparciem przy postępowaniu mogą być cenniki oraz branżowe bazy danych. W tym miejscu pojawić się powinno pytanie: jak mają się koszty nabycia katalogowe do realnych kosztów ponoszonych przy zakupie przez zakłady przemysłowe? Nie ma w tym obszarze jednego poprawnego rozwiązania – należy zdawać sobie sprawę, że 15-procentowe, a nawet w niektórych przypadkach 30%, rabaty są częstą praktyką rynkową. Część podmiotów zastrzega sobie już w założeniach do oszacowania, że uzyskają nawet 30% upust cenowy na zakup podstawowych środków produkcyjnych. Przy znacznej liczbie maszyn do oszacowania, upusty te mogą generować istotną zmianę w wyniku finalnym oszacowania wartości odtworzeniowej maszyn. Nasza rekomendacja brzmi jednak, żeby w obecnych czasach, tj. tak dynamicznie zmieniających się wycen wartości poszczególnych dóbr oraz znacząco wzmocnionej pozycji negocjacyjnej niektórych producentów, w oszacowaniu nie stosować (lub stosować w bardzo ograniczonym zakresie) informacji dotyczących możliwych do uzyskania upustów cenowych wynikających z bieżącej sytuacji negocjacyjnej zakładu oraz deklaracji producentów.

Do wycen korzysta się również ze specjalistycznego oprogramowania komputerowego, wspierającego proces szacowania, jednak są to zastosowania marginalne. Dobre oprogramowanie do wyceny jest opracowane tylko dla niektórych branż np. chemicznej, energetycznej. Dodatkowym czynnikiem niekorzystnym w przypadku oprogramowania jest fakt, że często są to multifunkcyjne programy, w których tylko jeden z wielu modułów dotyczy oszacowania wartości – jednak często nie ma możliwości nabycia pojedynczego modułu niezależnie od braku przydatności do postępowania pozostałej części.

PODSUMOWANIE

W artykule w ogólny sposób zostały wskazane ścieżki postępowania oraz elementy towarzyszące, które warto uwzględnić przy planowaniu/wykonywaniu przeszacowania wartości mienia do nowej wartości odtworzeniowej. W czasach, gdy dynamika zmian cen jest relatywnie wysoka, proces oszacowania aktualnych wartości odtworzeniowych mienia zyskuje istotnie na znaczeniu. Przyzwyczajenia pochodzące z czasów, gdy zmiany cen były niewielkie i gdy wartości nabycia/księgową brutto mogły być postrzegane jako całkowicie prawidłowy koszt odtworzenia majątku póki co należy traktować jako zaprzeszczone. Odpowiednie ustalenie sumy ubezpieczenia stało się czynnikiem w znacznym stopniu wpływającym na poprawność całego programu ubezpieczeniowego, dlatego proces szacowania powinien być przeprowadzony z jak najwyższą dbałością o szczegóły i w sposób zapewniający uzyskanie jak najlepszych rezultatów.

⇒ LESZEK IGNACZEWSKI

QUO VADIS ŚREDNIA SZKODO?

CO SIĘ STAŁO W 2022 R.?

Rok 2022. Działo się w nim dużo. Dużo za dużo, i niekoniecznie tego dobrego. A to nie pozostało obojętne dla gospodarki i – co za tym idzie – również dla branży ubezpieczeń.

Ten rok rozpoczyna się dla branży ubezpieczeniowej od wprowadzenia w życie tzw. nowego taryfikatora mandatów. Efektem czego jest dużo ostrożniejsza jazda kierowców, ze zdecydowanym naciskiem na nieprzekraczanie dozwolonej prędkości o 30 km/h – dość specyficzna miara sukcesu, ale zadziałało. Częstość szkód na całym rynku osiągają najniższe, niespotykane dotąd wartości, zarówno w AC, jak i OC. Średnie szkody są niewiele wyższe niż w 2021 r. Powodów do zmartwień branża nie ma. Przynajmniej nie cała, bo po stronie ubezpieczeń korporacyjnych nie zaobserwowano (albo w minimalnym stopniu) owej redukcji. Inflacja CPI 9,4%.

Luty 2022 r. – inwazja na Ukrainę i jej konsekwencje dla branży to gwałtowne osłabienie złotego i wzrost cen paliw. Ten pierwszy element ma decydujący wpływ na wszelkie rozliczenia w walutach obcych, m.in. wynikające ze szkód zagranicznych. Ten drugi ma znowu przełożenie na ograniczenie ruchu, zwłaszcza osób fizycznych. W efekcie niskie częstości po styczniowym szoku mandatowym utrzymują się bez większych zmian, w korpo, bo w osobach fizycznych – kolejny spadek. Średnia szkoda rośnie. Inflacja CPI 8,5%.

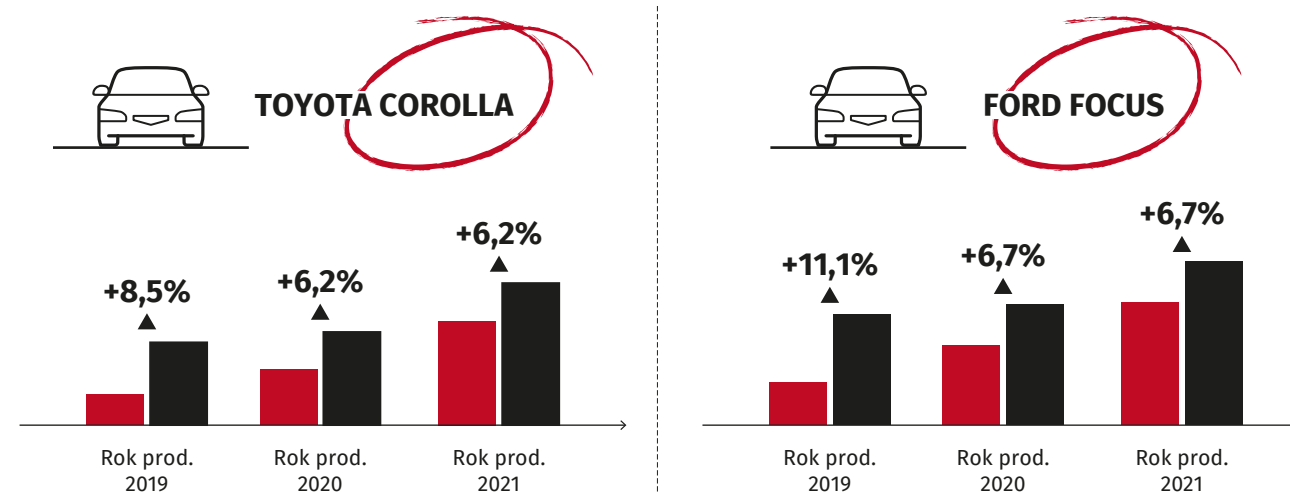
Marzec 2022 r. – wojna trwa dopiero tydzień, więc osłabienie PLN postępuje, ceny paliw nieco się normalizują, ale na poziomie + kilkadziesiąt % więcej niż w połowie poprzedniego miesiąca, częstość szkód rosną. Inflacja CPI 11%.

Wahania kursu PLN, wzrost inflacji, niepewność stabilności gospodarczej związanej z konfliktem zbrojnym za naszą wschodnią granicą, zaczynają się przekładać na coraz wyższe koszty części zamiennych publikowanych w notowaniach uznawanych przez ubezpieczycieli.

Ten sam mechanizm, wsparty dużym popytem na pojazdy przy niewystarczającej podaży, przekłada się na początek **wzrostów wartości pojazdów**, nie tylko nowych fabrycznie, ale przede wszystkim używanych. Bazując na notowaniach systemu Eurotax, przeprowadzając wybiórcze porównanie wartości rynkowej pojazdów w 2022 r. do jego wartości w latach 2019-2021, wnioski są identyczne.

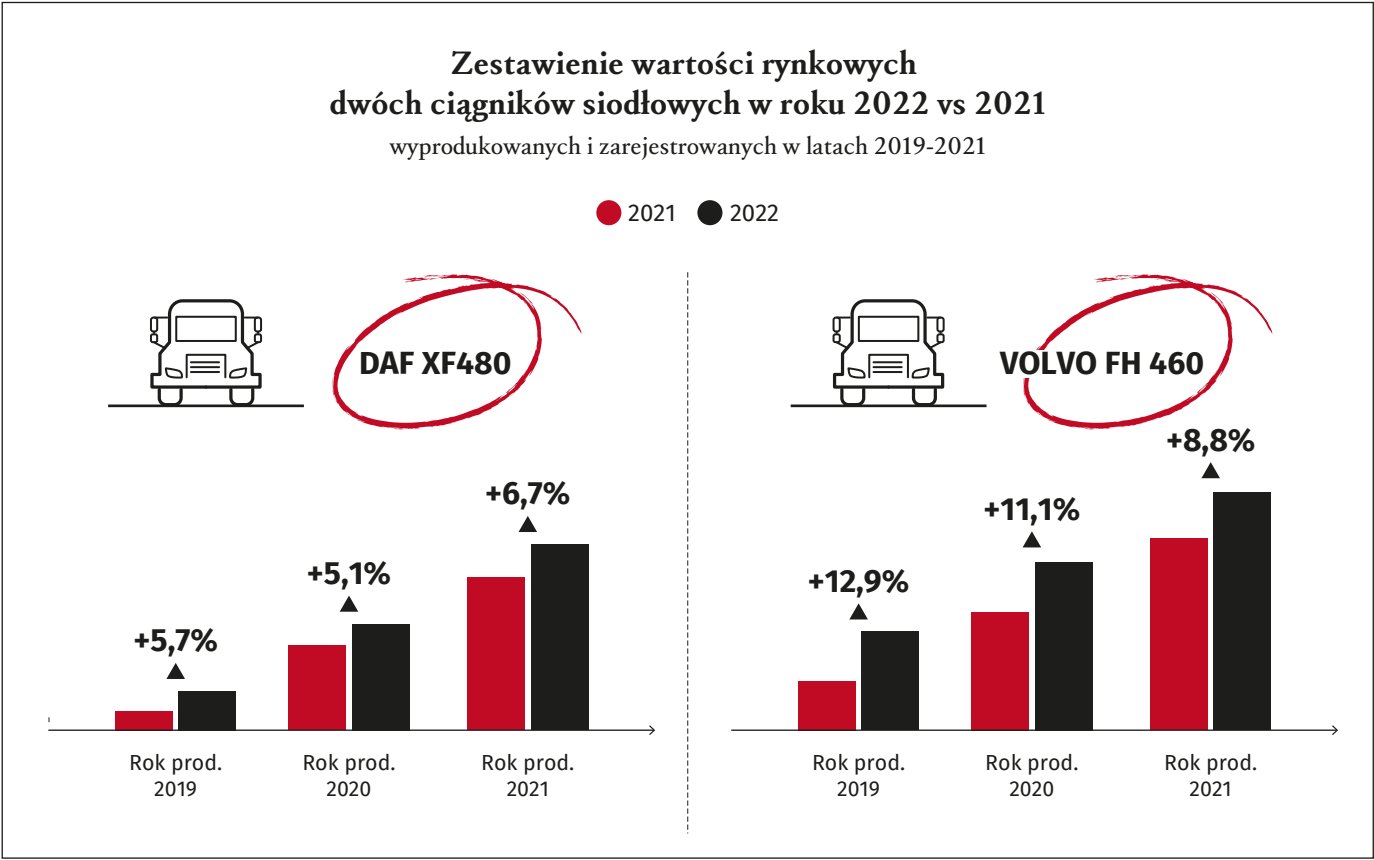
**Zestawienie wartości rynkowych
dwóch popularnych pojazdów flotowych w roku 2022 vs 2021**
wyprodukowanych i zarejestrowanych w latach 2019-2021

● 2021 ● 2022



W obu przypadkach obserwujemy wzrost wartości rynkowej względem roku poprzedniego i nie ma to znaczenia, czy jest to pojazd roczny, czy trzyletni.

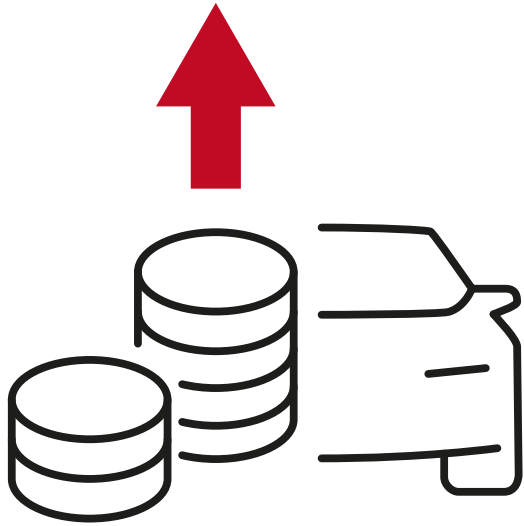
Podobnie sytuacja wygląda w przypadku ciągników siodłowych, przy czym o ile w pojazdach osobowych, tzw. popularnych, różnica wyrażona w wartościach bezwzględnych wynosi zazwyczaj kilka tysięcy złotych, tu jest to już kilkadziesiąt tysięcy złotych.



Wprowadzone wraz z początkiem roku rozwiązania dla przedsiębiorców (tzw. „polski ład”), wzrost kosztów paliw stałych oraz inflacja, owocują masowymi wnioskami o renegotiacje umów likwidacyjnych. Powyższe zmiany wpłynęły na wzrost średniej szkody. Dodatkowo tzw. rekomendacje UKNF, które jedne Zakłady Ubezpieczeń wprowadziły w części, inne w całości, a jeszcze inne w ogóle, nie pomagały w dokonaniu mitygacji powyższych czynników.

Nieco optymizmu pojawia się wraz z coraz większym nasyceniem naszych dróg pojazdami posiadającymi wszelakie systemy wspomagające bezpieczną jazdę, od radarów (dalmierzy leaserowych, lidarów) począwszy, poprzez kamery 360 stopni, do systemów awaryjnego zatrzymania czy wspomaganie parkowania. Z pewnością będą one w przyszłości wpływać na zmniejszenie liczby oraz skutków zdarzeń drogowych.

Podobny efekt można uzyskać także w pojazdach pozbawionych tych urządzeń. Wystarczy na użytkownika takiego pojazdu służbowego przenieść wysokość udziału własnego w ubezpieczeniu AC. Ku pamięci w przyszłości, gdy będzie trzeba pracować nad flotą, jej użytkownikami, w celu zmniejszenia częstości szkód.



PARAMETRY MAJĄCE WPŁYW NA ŚREDNIĄ SZKODĘ I CZĘSTOŚĆ SZKÓD

Na podstawie powyższego, dość długiego, wstępu można pokusić się o zestawienie wpływu poszczególnych parametrów na wskaźniki właściwe dla ubezpieczenia AC i OC:



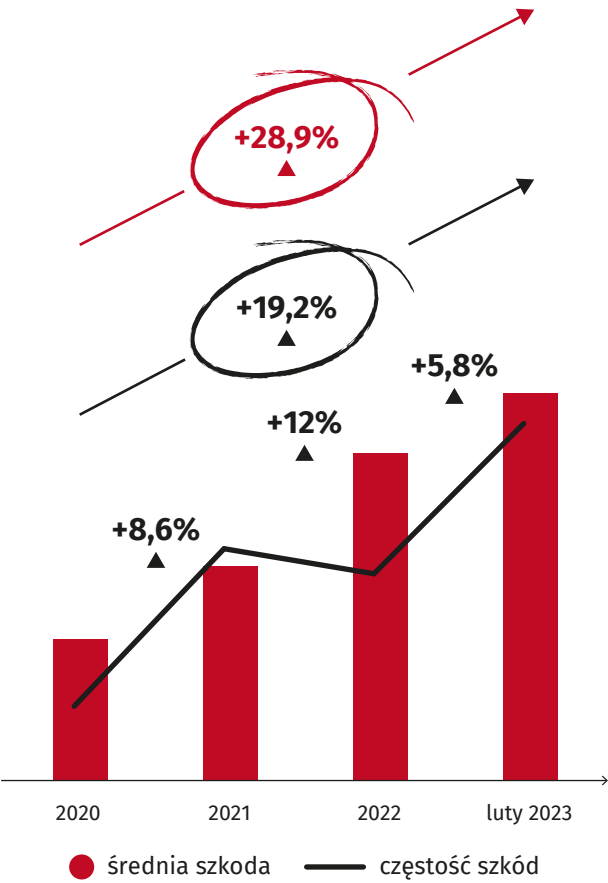
PARAMETR	ŚREDNIA SZKODA		PARAMETR	CZĘSTOŚĆ SZKÓD	
	AC	OC		AC	OC
Inflacja [wzrost kosztów rbh]	↑	↑	Zaostrzenie przepisów prawa o ruchu drogowym	↓	↓
Wzrost kursu walut (PLN/€) [ceny części zamiennych]	↑	↑	Systemy bezpieczeństwa	↓	↓
Rekomendacje KNF (2022) [kosztorys=serwis]		↑	Systemy kar i nagród dla kierowców za szkody lub ich brak. Udział własny przenoszony na kierowcę	↓	↓
Wzrost kosztu wynajmu pojazdu zastępczego	↑	↑	Powrót do natężenia ruchu sprzed pandemii	↑	↑

Obraz ogólny ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce jest zdominowany przez osoby fizyczne, które użytkują ponad ¾ zarejestrowanych pojazdów w RP, bez uwzględnienia tzw. „martwych silników”, czyli pojazdów figurujących w bazie CEP, ale nieposiadających żadnej aktywności administracyjnej (mandaty, przegląd, ubezpieczenie OC) od co najmniej 6 lat.

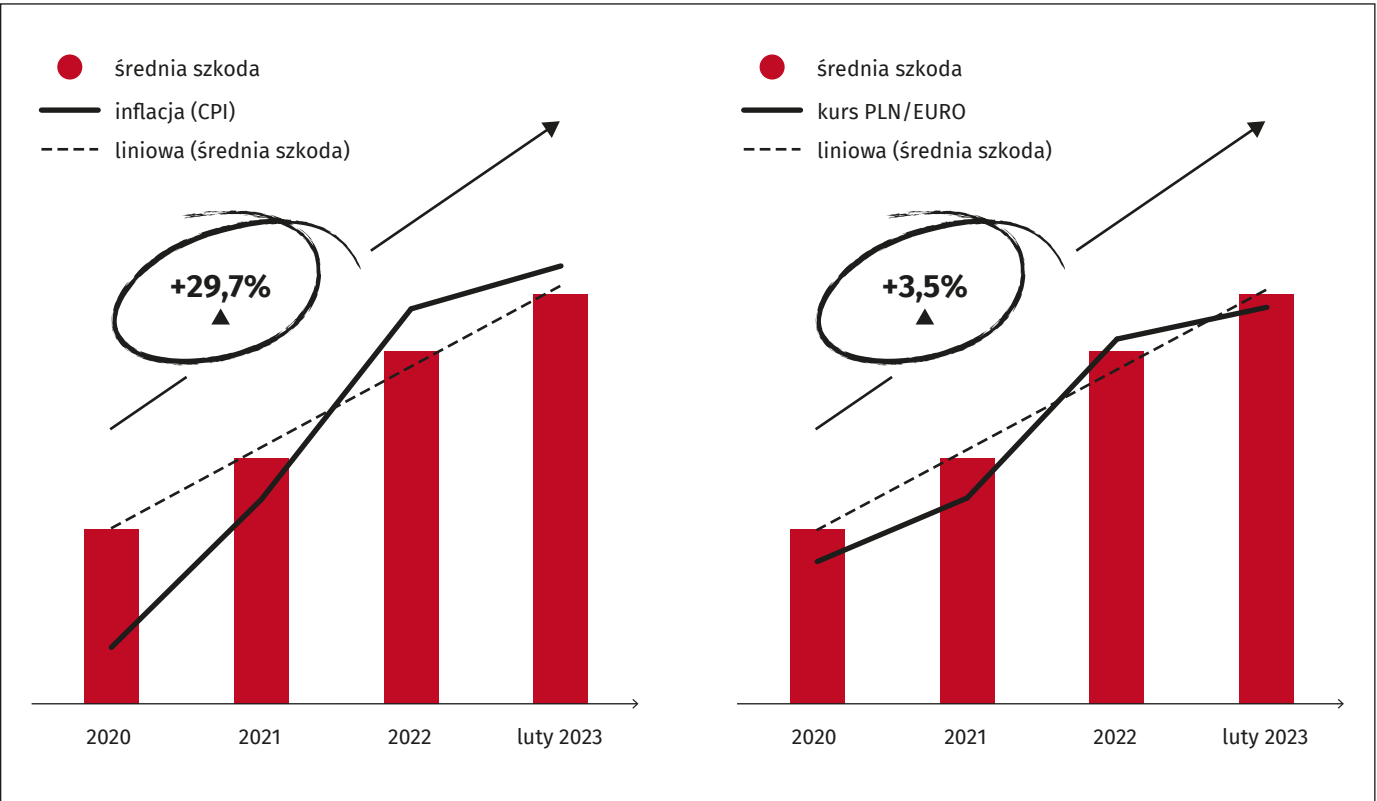
ŚREDNIA SZKODA, CZĘSTOŚĆ SZKÓD 2020 – LUTY 2023

Jak zatem wygląda rozwój wskaźników w postaci średniej szkody oraz częstości w ubezpieczeniach flot czy części korporacyjnej, dotyczącej pojazdów służbowych (firmowych)? Opierając się na bazach ERGO Hestii, poniżej przedstawię rozwój ich dynamik w latach 2020-2023 (do lutego włącznie).

W ubezpieczeniu OC w okresie od 2020 r. do lutego 2023 r., średnia szkoda wzrosła o prawie 29%, przy czym odpowiednio było to 8,6% w roku 2021 w stosunku do 2020, +12% pomiędzy 2022 a 2021 r., a w okresie pierwszych dwóch miesięcy 2023 r. w stosunku do średniej z roku 2022, średnia szkoda wzrosła o prawie 6% (5,8%). Jednocześnie wzrasta częstość szkód, w sumie o 19,2%, z widoczną chwilową redukcją w roku 2022, ale też z bardzo dużym odbiciem w pierwszych dwóch miesiącach

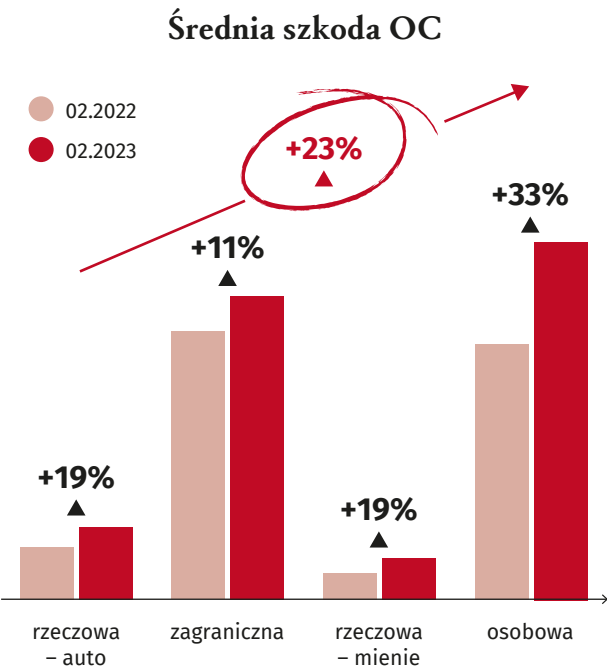


Co było przyczyną tych wzrostów?
Porównując przebieg wzrostu średniej szkody z przebiegiem współczynnika inflacji [CPI] zauważyć można większą dynamikę tej drugiej krzywej (badany okres 2020-2022 i +29,7%), względem linii trendu średniej szkody (+21,6%).

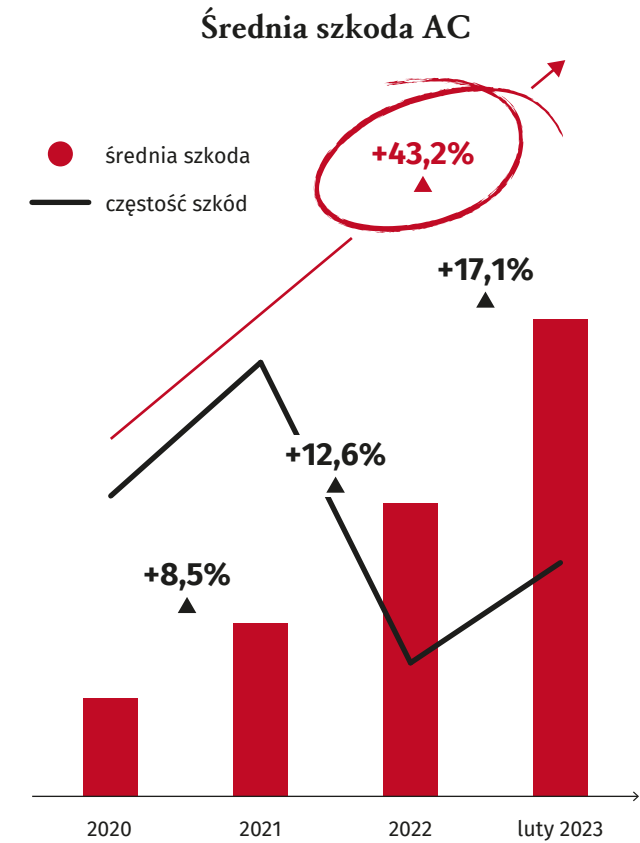


Jak wypada na tym tle porównanie analogicznych okresów: styczeń - luty roku 2023 do roku 2022?
23% wzrostu średniej szkody, wobec 5,8% w odniesieniu do średniej z 2022 r. Największy wzrost zaobserwowano na szkodach osobowych. One co prawda stanowią tylko 1/20 wszystkich szkód, ale nie należy o nich zapominać. 11% wzrostu w szkodach zagranicznych. Porównujemy tu okres sprzed wojny na Ukrainie, więc za część wzrostu jest odpowiedzialny wyższy kurs PLN vs €, pozostała część wzrostu to inflacja, ale w strefie EURO, a więc niższa od polskiej.

Szkody, których jest najwięcej, bo stanowią prawie 75% wszystkich szkód, czyli krajowe nieosobowe. Wzrost w obu przypadkach jest niemalże taki sam: 19%. Natomiast różnica w wysokości kwot jest pochodną wzrostu wartości pojazdów oraz części, a także RBH i rekomendacji KNF.

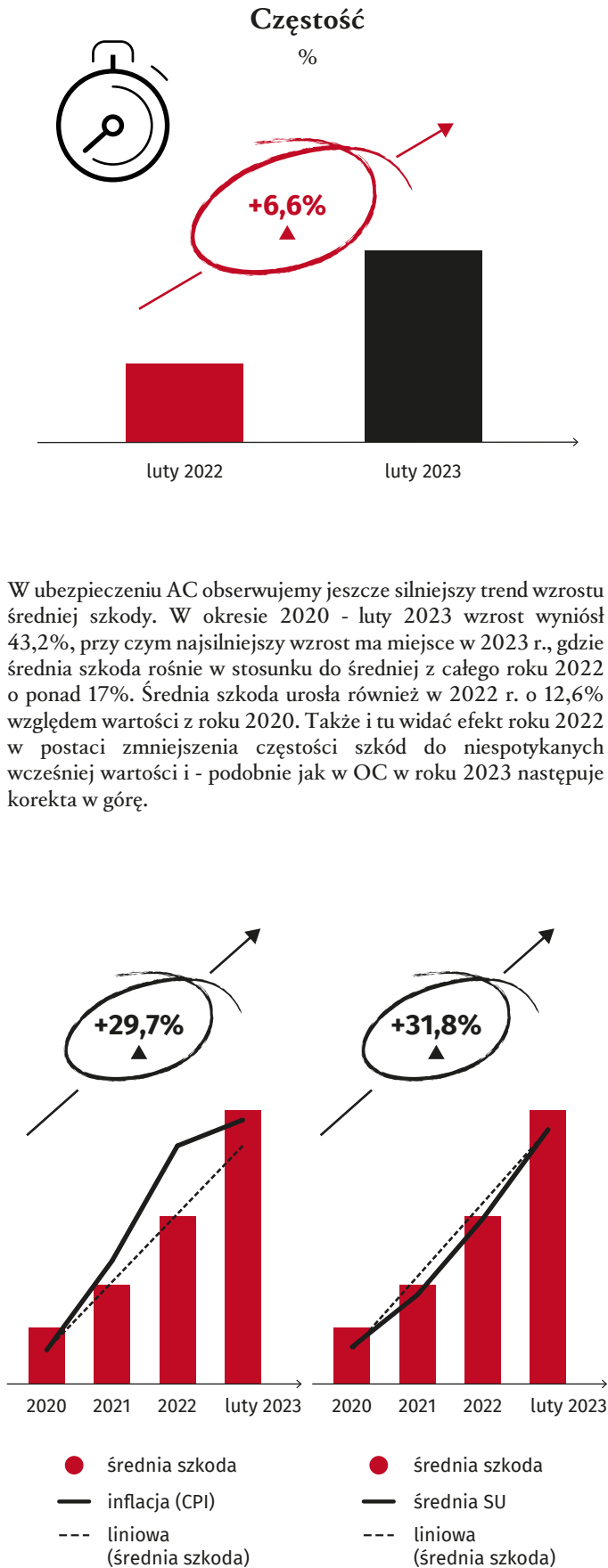


Otwarcie roku 2023 tym razem nie było łaskawe dla ubezpieczycieli. Nie weszły w życie żadne ograniczenia, które miałyby wpływ na potencjalne zdarzenia drogowe. Zatem w stosunku do okresu styczeń-luty 2022, w 2023 r. mamy do czynienia ze wzrostami częstości szkód.



Jakie są przyczyny wzrostu średniej szkody w AC? Takie same jak w przypadku OC. Inflacja [CPI], podobnie jak w OC o przebiegu bardziej stromym niż wzrost średniej szkody (linia trendu), wskazuje na odroczenie tego efektu inflacyjnego w kolejnym (2023) roku. Efektem inflacji, zmiany kursu PLN vs €, nadpopytu w stosunku do podaży pojazdów, jest zmiana średniej sumy ubezpieczenia, która również rośnie.

Wzrostu średniej szkody nie wyjaśnia, bo pomimo, że są obie krzywe w trendzie, to jednak suma ubezpieczenia nie nadąża ze zmianami wartości pojazdów, przede wszystkim nowych.

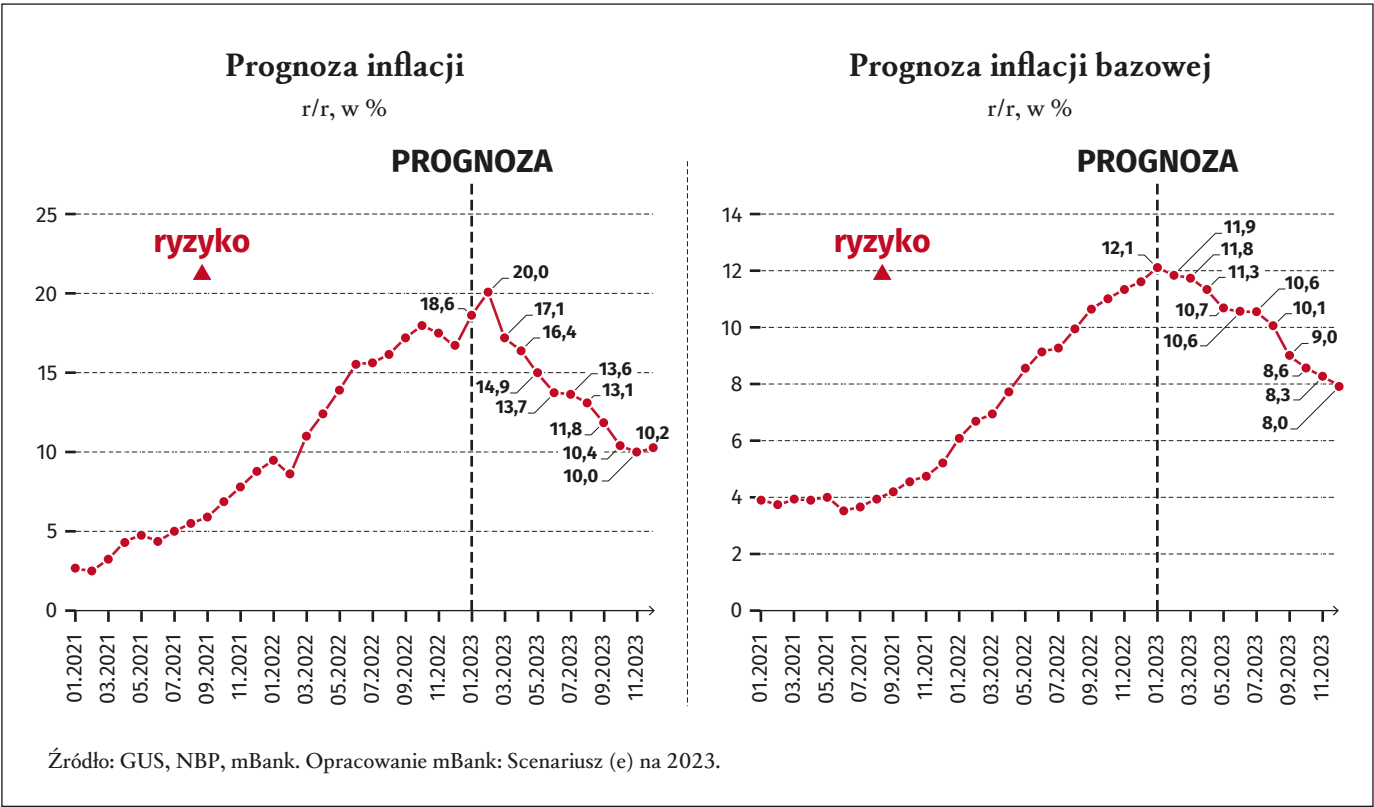


PROJEKCJA 2023

Bazując na informacjach NBP, GUS-u, SAMAR-u i innych zaufanych instytucji finansowych, można pokusić się o dokonanie projekcji rozwoju parametrów w 2023 r. i ich przełożeniu na wartości średniej szkody oraz częstości szkód.

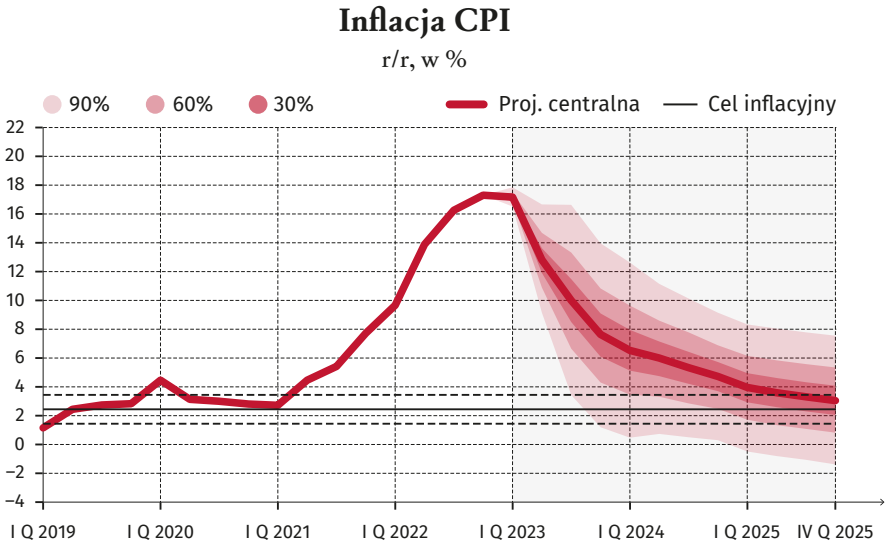
Inflacja

Prognozy dotyczące inflacji (czy to CPI, czy bazowej) są zgodne tylko w tym, że nie będzie ona już tak wysoka jak była w 2022 r. Jednakże ciągle będzie powyżej zera i to na tyle dużo, aby wartości części zamiennych, usług czy pojazdów nowych fabrycznie, nadal rosły. Czy w mniejszym tempie niż w roku 2022? Tak wynikałoby z prognoz przedstawionych poniżej:



Natomiast pozostaje jeszcze pytanie o to, czy inflacja roku 2022 została już odłożona w średniej szkodzie roku 2022? Oczywiście, że NIE. Zdecydowanie część tego współczynnika zasili wzrost średniej szkody roku 2023. Niestety, zgodnie z prognozą NBP, inflacja powyżej celu (2,5%) będzie towarzyszyć nam również w 2024 i 2025 r.

Co jednoznacznie wskazuje, że wzrost średnich szkód NIE zostanie zahamowany w kolejnych 2-3 latach. Wzrosty będą towarzyszyć co najmniej do 2026 r., może już nie tak spektakularne, ale z punktu widzenia ubezpieczycieli, niemożliwe do pominięcia w bieżącej ocenie ryzyka, w szczególności w umowach wieloletnich.



Źródło: dane GUS, obliczenia NBP

Rekomendacje KNF

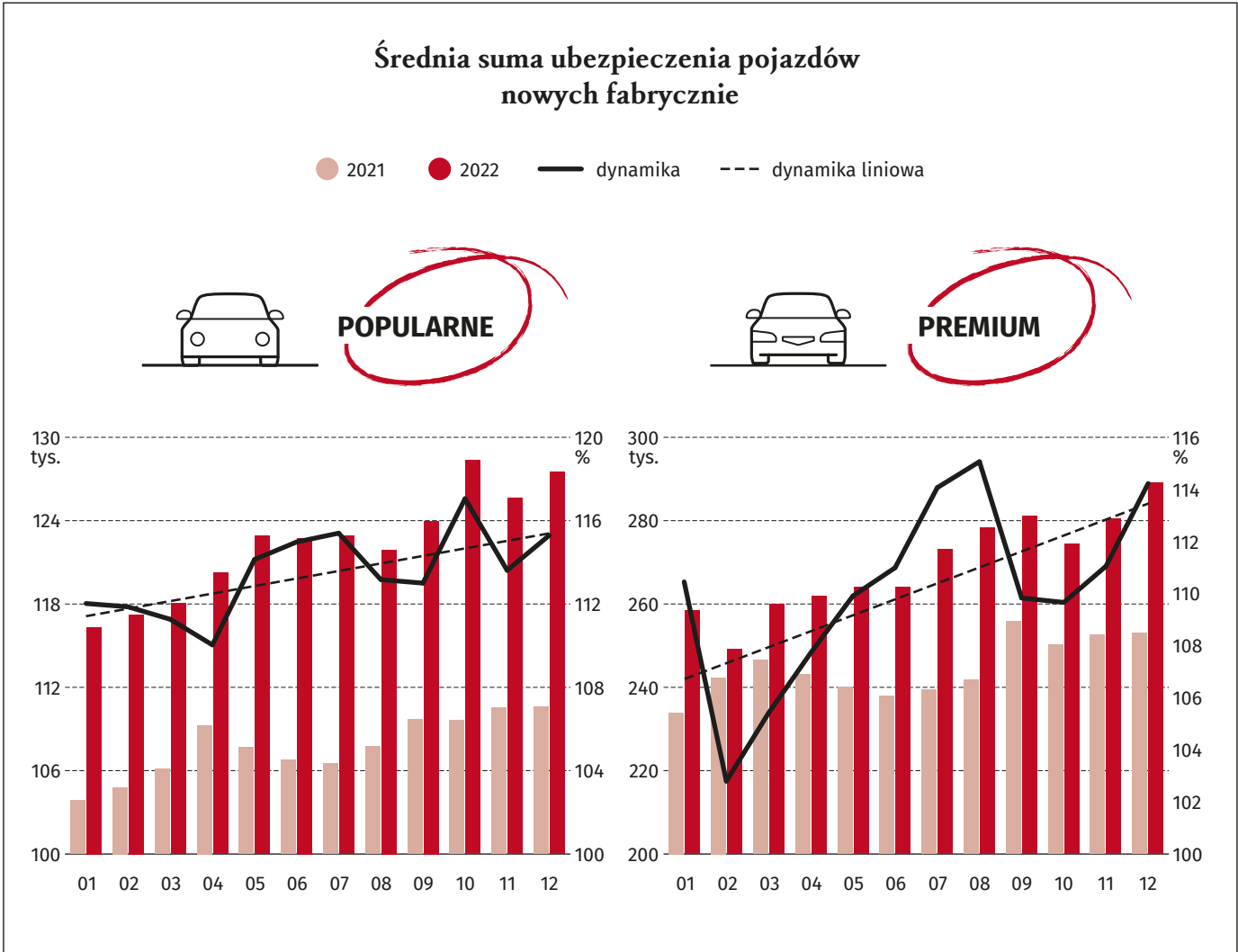
Zagadnienie, które podzieliło rynek ubezpieczycieli komunikacyjnych. Nieliczni działają zgodnie z rekomendacjami, niektórzy są zgodni w części. Czy są tacy, którzy odrzucili je w całości – pewnie nie, bo w jakimś stopniu te rekomendacje są uwzględniane w procesie likwidacji szkód z OC. Dla przypomnienia tematu rzecz dotyczy szkód z OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, likwidowanych w wariantie kosztorysowym, dotyczy szkód wypłacanych od listopada 2022 r. Szacowany wpływ rekomendacji na średnią szkodę OC zakładu ubezpieczeń, to w zależności od zakresu przyjętych rekomendacji oraz wysycenia portfela szkodami likwidowanymi w wariantie kosztorysowym wynosi od 4% do 9% wzrostu średniej szkody.

Kursy walut

Najbardziej nieprzewidywalny wskaźnik spośród omawianych. Bardzo podatny na sytuację polityczną i gospodarczą kraju, ale również regionu czy też świata. Wiele będzie zależało od stabilności sytuacji na Ukrainie, a tak dokładnie to kierunku jej rozwoju, a także od współpracy Polski z UE i wyników wyborów na jesieni. Przewidywania w tym zakresie instytucji finansowych są niejednoznaczne, od umocnienia się złotego, do jego osłabienia. Wobec tego ten element nadal będzie wprowadzał brak przewidywalności.

Sumy ubezpieczenia

Wartości pojazdów nowych fabrycznie w 2022 r. wzrastały, osiągając wg SAMAR wzrosty do 20% (marki popularne) i do 15% (marki premium).

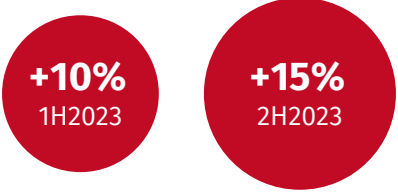


Warte uwagi jest to, że wartości średnie pojazdów rosły kwotowo przez cały 2022 r. To może i powinno oznaczać również wzrosty średnich sum ubezpieczenia w roku 2023.

Czy wartości pojazdów nowych fabrycznie będą nadal rosły w 2023 r.? Tak, w markach tzw. premium. Zdaje się jednak, że w tzw. popularnych popyt zmalał. Na taki trend wskazują ceny tych pojazdów. Już dziś widoczne są promocje i rabaty w niektórych markach (choć nie bez znaczenia jest, że są przyznawane w cenniku 2023, który jest kilkanaście-kilkadziesiąt procent wyższy od tego z 2022, a cena finalna wyższa od tej z 2022). Parafrazując pewien dość popularny slogan powtarzany jak mantrę od kilku lat w Polsce: ale dają rabaty.

Jak będą zachowywać się wartości pojazdów używanych w 2023 r.? Tu należy sobie teraz zadać kluczowe pytanie: dlaczego wartości rynkowe pojazdów wzrastają i jak długo taki, anomalny przecież stan, jeszcze potrwa? Ekonomisci powiedzą, że działają prawa rynku: popyt jest większy od podaży, więc ceny muszą rosnąć. Inni widzą zniżkę koncernów i ceny spekulacyjne, jeszcze kolejni będą przekonywać, że to przez zerwane łańcuchy dostaw post COVID-19, a jeszcze inni, że to wojna na Ukrainie. I każdy z nich ma rację, po części, ale każda z tych przyczyn ma swoje odzwierciedlenie we wzroście wartości pojazdów i nowych, i używanych. Nie należy zapominać o najważniejszych, obiektywnych i przeliczanych na bieżąco, czyli kursie PLN vs € (USD mniej, ze względu na mniejszą obecność na rynku krajowym podmiotów z USA) oraz inflacji.

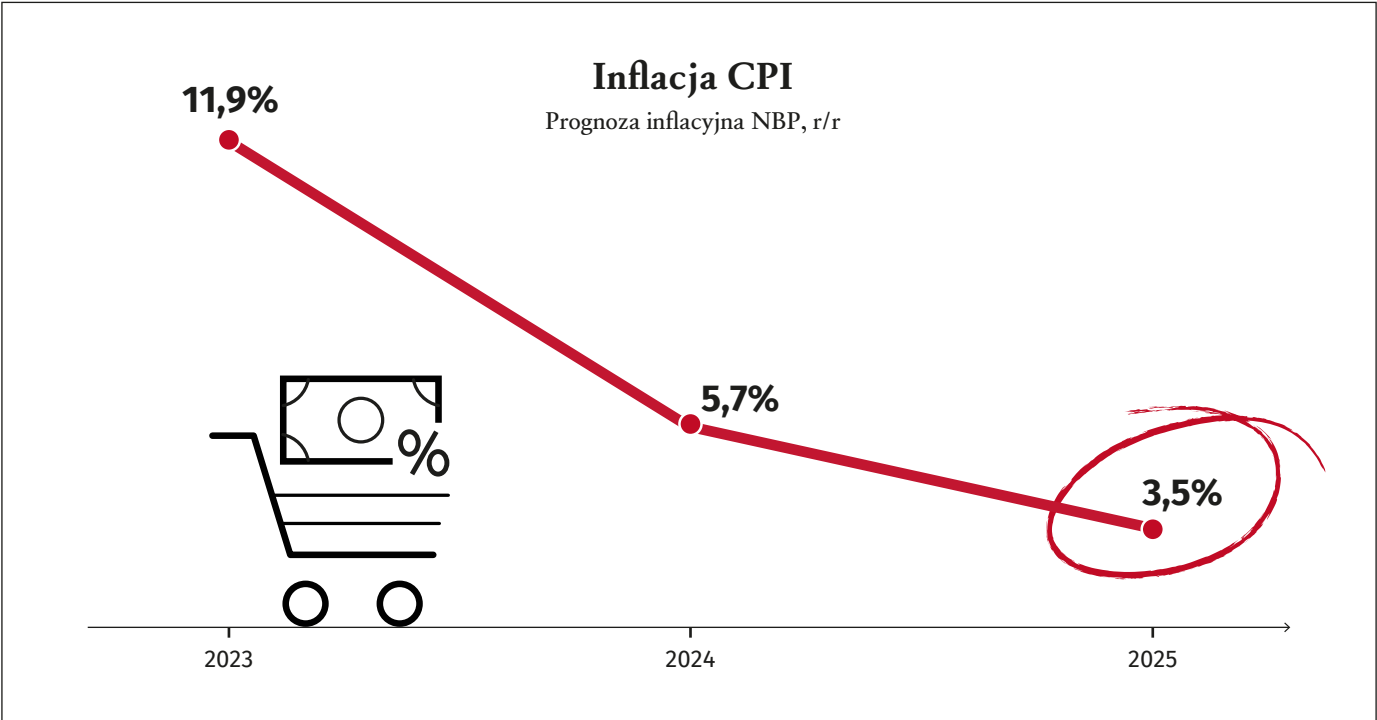
Zwiększenie sum ubezpieczenia
2023 r.



Zerwane łańcuchy dostaw – szczególnie podzespołów elektronicznych produkowanych w Azji dalekowschodniej, to argument, który sens miał w 2020 r. w związku z ograniczeniami w ruchu i obostrzeniami związanymi z COVID-19. Dziś chyba należy go podać w wątpliwość, czy nie jest idealnym powodem do ograniczenia dostaw pojazdów przez producentów na mniej atrakcyjne ze względów finansowych rynki zbytu pojazdów, jakim jest Europa, a Europa Środkowo-Wschodnia w szczególności.

Ostatnie, ale chyba najważniejsze – inflacja.

Inflacja, która wg prognozy NBP będzie aż do 2025 r. osiągała wartość powyżej 3,5%, co oznacza, że ceny będą rosły do co najmniej 2026 r. włącznie. Jak to będzie miało przełożenie na wartości pojazdów? Na pewno nie liniowe, a może być w znacznym stopniu mitygowane przez „niewidzialną rękę rynku” – czyli przy załamaniu sprzedaży, ze względu na cenę, czy też zbyt drogie usługi finansowe (leasing), nastąpi nadpodaż. Wtedy wartości pojazdów przestaną rosnąć, by przy pogłębieniu tego efektu wrócić do normy czy utraty wartości w trakcie eksploatacji.



Na podstawie rozwoju historycznych parametrów oraz na bazie projekcji rozwoju ich w 2023 r., można pokusić się o prognozę zmiany wysokości kluczowych wskaźników. Raczej nie powinniśmy spodziewać się zmniejszenia częstości szkód na portfolio, zarówno w AC, jak i OC. Zakładamy, że głębsza penetracja części portfela zaawansowanymi taryfami finalnie nie zmieni częstości. Musimy jej wzrostu spodziewać się natomiast w ubezpieczeniu flot, choć i w tym przypadku mówimy o wzrostach jednocyfrowych. Średnia szkoda 2023 względem 2022 będzie rosła i to w wariancie optymistycznym (wzrost jednocyfrowy) czy realnym (wzrost o kilkanaście procent). Wariantu pesymistycznego nie będę podawał, aby nie zostać posądzonym o herezję, ale należy być przygotowanym na wzrosty kilkudziesięcioprocentowe. Składając obie wartości, czyli iloczyn częstości szkód oraz średniej szkody porównując ich projekcję na 2023 r. ze średnimi składkami akwirowanymi w 2022 r., śmiało należy założyć, że w części ubezpieczeń komunikacyjnych, dotyczących przedsiębiorstw, podwyżki składek są nieuniknione.

ANNA SIKORSKA-NOWIK

OBOWIĄZKOWE UBEZPIECZENIE OC

ZA SZKODY ZWIĄZANE Z PROWADZENIEM
EKSPERYMENTU MEDYCZNEGO NA TLE REGULACJI PRAWNYCH
DOTYCZĄCYCH EKSPERYMENTÓW MEDYCZNYCH W POLSCE

Eksperymenty medyczne znane są ludzkości od najdawniejszych czasów. Z pewnością bez nich medycyna nie miałyby szans się rozwinąć. W tej historii jest jednak kilka czarnych kart. Jedną z nich jest okres II wojny światowej i działania nazistowskich lekarzy w obozach koncentracyjnych, którzy traktowali więźniów jako łatwo dostępny i tani materiał doświadczalny do prowadzenia eksperymentów z zakresu medycyny, patologii i genetyki. Ich „badania” służyły ideologicznym celom nazistowskiej teorii rasizmu oraz sprzeniewierzały się zupełnie zasadom etyki lekarskiej, której podstawy zawarte są w przysiędze Hipokratesa.

Uczestników eksperymentów poddawano sterylizacji, elektrowstrząsom, zakażeniom, a także testowano na nich trucizny czy sprawdzano ich reakcję na izolację lub ból. W latach 1945-1949 podczas tak zwanych procesów norymberskich „niektórzy sprawcy eksperymentów zostali osądzeni. Spośród 23 oskarżonych, siedmiu otrzymało karę śmierci, siedmiu zostało uniewinnionych, pozostałych skazano na kary od 10 do 20 lat pozbawienia wolności lub dożywocie.

Dramatyczne doświadczenia okresu II wojny światowej zmusiły ludzkość do przemyślenia podejścia do zagadnień bioetycznych. Na fali tych wydarzeń Amerykański Trybunał Wojskowy w 1947 r. ogłosił tzw. Kodeks norymberski – pierwszą międzynarodową deklarację regulującą problematykę prowadzenia badań naukowych z udziałem człowieka. Dokument ten był zbiorem zasad etycznych (liczącym 10 punktów), w którym szczególnie nacisk położono na poszanowanie godności człowieka oraz na dobrowolne wyrażenie zgody przez osobę na udział w eksperymencie. Inne regulacje dotyczą maksymalnego dopuszczalnego stopnia ryzyka eksperymentów, sposobu ich prowadzenia, kwalifikacji osób prowadzących eksperyment czy prawa każdego uczestnika do wycofania się z niego w dowolnej chwili.

Kodeks norymberski, chociaż pozbawiony był mocy prawnej, miał ogromne znaczenie, ponieważ stanowił podstawę dla wypracowania międzynarodowych i krajowych dokumentów zawierających zasady prowadzenia badań klinicznych oraz eksperymentów medycznych. Do aktów międzynarodowych w tym zakresie należą m.in.:

- Deklaracja Helsińska Światowego Stowarzyszenia Lekarzy z 1964 r. z późniejszymi zmianami (ostatnia miała miejsce w 2013 r.),
- Zasady Dobrej Praktyki Klinicznej WHO,
- Konwencja o ochronie praw człowieka i godności istoty ludzkiej wobec zastosowań biologii i medycyny przyjęta na podstawie rekomendacji Komitetu Ministrów Rady Europy w dniu 19.11.1996 r.,
- Protokół Dodatkowy do Konwencji o prawach człowieka i biomedycynie dotyczący badań biomedycznych przyjęty przez Komitet Ministrów w dniu 7.05.2008 r.

W Polsce uregulowania prawne dotyczące tej materii znajdziemy natomiast w Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z 2.04.1997 r., Kodeksie karnym oraz w ustawie z 5.12.1996 r. o zawodach lekarza i lekarza dentysty (Dz.U. z 2022 r. poz. 1731 ze zm.), zaś w odniesieniu do badań klinicznych w ustawie z 9.03.2023 o badaniach klinicznych produktów leczniczych stosowanych u ludzi (Dz.U. z 2023 poz. 605).

Aktem prawnym, który w szeroki i kompleksowy sposób nakreśla zasady prowadzenia eksperymentów medycznych w Polsce jest **ustawa o zawodach lekarza i lekarza dentysty**¹. Niniejszej problematyce poświęcony został jej rozdział czwarty zatytułowany „Eksperyment medyczny”. Znajdziemy tu m.in. definicję eksperymentu medycznego, a także innych pojęć takich jak np. uczestnik eksperymentu. Ponadto ustawa precyzuje, jakie formalności należy spełnić, aby móc legalnie przeprowadzić eksperyment medyczny w naszym kraju. I tak ustawa dzieli eksperymenty medyczne na lecznicze i badawcze. Eksperymentem leczniczym jest wprowadzenie nowych albo tylko częściowo wypróbowanych metod diagnostycznych, leczniczych lub profilaktycznych w celu osiągnięcia bezpośredniej korzyści dla zdrowia osoby chorej.

Może on być przeprowadzony, jeżeli dotychczas stosowane metody nie są skuteczne albo jeżeli ich skuteczność nie jest wystarczająca². Eksperyment badawczy ma na celu przede wszystkim rozszerzenie wiedzy medycznej. Może być on przeprowadzany zarówno na osobie chorej, jak i zdrowej. Przeprowadzenie eksperymentu badawczego jest dopuszczalne, gdy uczestnictwo w nim nie jest związane z ryzykiem albo też ryzyko jest minimalne i nie pozostaje w dysproporcji do możliwych pozytywnych rezultatów takiego eksperymentu³. Ustawa wyróżnia jeszcze jedną kategorię eksperymentu, a mianowicie przeprowadzenie badań materiału biologicznego, w tym genetycznego, pobranego od osoby dla celów naukowych. Ponadto wprowadza ona definicję uczestnika eksperymentu medycznego, którym jest osoba, na której eksperyment medyczny jest bezpośrednio przeprowadzany.

Aby móc legalnie przeprowadzić eksperyment medyczny w Polsce **należy uzyskać zgodę uczestnika lub jego przedstawiciela ustawowego**⁴. Zanim taka zgoda zostanie wyrażona musi on otrzymać w formie ustnej oraz pisemnej zrozumiałą informację o eksperymencie. Zakres tej informacji jest bardzo szeroki i obejmuje m.in.:

- 1) cel, pełny plan eksperymentu medycznego oraz ryzyko i korzyści związane z eksperymentem,
- 2) zakres i długość trwania procedur, które mają być stosowane, w szczególności wszelkie uciążliwości i zagrożenia dla zdrowia uczestnika związane z jego udziałem w eksperymencie,
- 3) ustalenia dotyczące sposobu reagowania na zdarzenia niepożądane oraz pytania i wątpliwości uczestnika,
- 4) środki powzięte w celu zapewnienia poszanowania życia prywatnego uczestnika oraz poufności jego danych osobowych,
- 5) zasady wypłaty odszkodowania w sytuacji powstania szkody.

Zgoda wymaga formy pisemnej. W przypadku niemożności wyrażenia jej w taki sposób, za równoważne uważa się wyrażenie zgody ustnie złożone w obecności dwóch bezstronnych świadków.

Drugim warunkiem, który należy spełnić, aby móc legalnie przeprowadzić eksperyment medyczny w Polsce **jest uzyskanie pozytywnej opinii komisji bioetycznej**. Komisja bioetyczna to niezależna instytucja opiniująca i kontrolująca eksperymenty i badania kliniczne, najczęściej powoływana przez daną okręgową izbę lekarską. Liczy ona od 11 do 15 osób, zaś jej członkami mogą być wyłącznie osoby posiadające wysoki autorytet moralny, wysokie kwalifikacje specjalistyczne oraz znaczące doświadczenie w sprawach z zakresu eksperymentów medycznych. Mogą to być oprócz lekarzy również przedstawiciele innych zawodów – prawnicy, duchowni, czy farmaceuci. Komisja bioetyczna wyraża opinię o projekcie eksperymentu medycznego w drodze uchwały, przy uwzględnieniu warunków przeprowadzania eksperymentu i kryteriów etycznych odnoszących się do prowadzenia eksperymentów z udziałem człowieka oraz celowości i wykonalności projektu.

Postępowanie w sprawie wydania opinii jest wszczynane na wniosek, który musi zawierać m.in.:

- 1) oznaczenie osoby lub innego podmiotu zamierzającego przeprowadzić eksperyment, a w przypadku eksperymentu prowadzonego w dwóch lub więcej podmiotach – również nazwy wszystkich podmiotów, w których eksperyment ten ma być przeprowadzony,
- 2) tytuł eksperymentu medycznego i uzasadnienie co do jego celowości i wykonalności,
- 3) imię i nazwisko, adres oraz kwalifikacje zawodowe i naukowe osoby, która ma kierować eksperymentem medycznym,
- 4) informację o warunkach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej uczestników,
- 5) dane o spodziewanych korzyściach leczniczych i poznawczych.

Do wniosku należy dołączyć m.in.:

- 1) szczegółowy opis eksperymentu medycznego, w tym przewidywaną liczbę jego uczestników, miejsce i czas wykonywania eksperymentu medycznego, planowane procedury, warunki włączenia i wykluczenia uczestnika z eksperymentu medycznego, przyczyny przerwania eksperymentu medycznego oraz planowane wykorzystanie wyników eksperymentu medycznego,
- 2) dokumenty potwierdzające doświadczenie zawodowe i naukowe osoby, która ma kierować eksperymentem medycznym,
- 3) wzór informacji przeznaczonej dla uczestnika,
- 4) wzór formularza zgody uczestnika,
- 5) wzór oświadczenia o przyjęciu przez uczestnika warunków ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej,
- 6) wzór oświadczenia składanego przez uczestnika, w którym wyraża zgodę na przetwarzanie swoich danych związanych z udziałem w eksperymencie medycznym przez osobę lub podmiot przeprowadzający ten eksperyment,
- 7) zgodę kierownika podmiotu, w którym jest planowane przeprowadzenie eksperymentu medycznego.

Cała ta procedura ma na celu zapewnienie maksymalnego bezpieczeństwa uczestnikom eksperymentu. Kolejnym krokiem w tym kierunku, a jednocześnie jedną z ważniejszych zmian wprowadzonych nowelizacją z 2021 r. jest obowiązkowe ubezpieczenie OC za szkody wynikłe z eksperymentów medycznych. Zgodnie z ustawą o zawodach lekarza i lekarza dentysty eksperyment medyczny może być przeprowadzony pod warunkiem zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Zakres ubezpieczenia obowiązkowego określa rozporządzenie Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 23.12.2020 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej podmiotu przeprowadzającego eksperyment medyczny (Dz. U. poz. 2412).

Zgodnie z § 2 ust. 1 tego rozporządzenia obowiązkowym ubezpieczeniem OC objęta jest odpowiedzialność cywilna podmiotu przeprowadzającego eksperyment medyczny, zwanego dalej „ubezpieczonym”, za szkody wyrządzone jego działaniem lub zaniechaniem, uczestnikowi oraz osobie, której skutki eksperymentu mogą bezpośrednio dotknąć, w związku z przeprowadzanym eksperymentem medycznym, które to działanie lub zaniechanie miało miejsce w okresie ubezpieczenia.

Obowiązek ubezpieczenia OC powstaje najpóźniej w dniu poprzedzającym dzień rozpoczęcia eksperymentu medycznego. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC, w okresie ubezpieczenia nie dłuższym niż 12 miesięcy, w odniesieniu do jednego zdarzenia oraz wszystkich zdarzeń, których skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych:

50 000 euro	 w przypadku eksperymentu leczniczego
100 000 euro	 w przypadku eksperymentu badawczego

Ubezpieczenie OC nie obejmuje szkód:

- 1) polegających na uszkodzeniu, zniszczeniu lub utracie rzeczy,
- 2) wyrządzonych przez osobę biorącą udział w przeprowadzaniu eksperymentu medycznego bez wymaganych prawem uprawnień lub kwalifikacji albo w okresie ich zawieszenia,
- 3) powstałych wskutek przeprowadzania eksperymentu medycznego bez uzyskania pozytywnej opinii komisji bioetycznej albo Odwoławczej Komisji Bioetycznej, albo wbrew jej warunkom,
- 4) powstałych wskutek przeprowadzania eksperymentu medycznego, którym kieruje osoba niespełniająca wymagań określonych w art. 23 ustawy o zawodach lekarza i lekarza dentysty,
- 5) powstałych wskutek działań wojennych, rozruchów i zamieszek, a także aktów terroru,
- 6) kar umownych, wynikających z działania podjętego w okresie trwania ochrony ubezpieczeniowej lub zaniechania tego działania w tym okresie, w związku z przeprowadzanym przez ubezpieczonego eksperymentem medycznym.

Obowiązkowe ubezpieczenie zrodziło wiele pytań. Jednym z nich była wątpliwość, czy należy je zabezpieczać ono uczestników eksperymentu. Polisa OC uruchomi się bowiem, jeśli podmiotowi przeprowadzającemu eksperyment można przypisać zawinione działanie lub zaniechanie. Ciężar dowiedzenia tej okoliczności spoczywa zgodnie z art. 6 Kodeksu cywilnego na uczestniku eksperymentu, co samo w sobie stanowi trudność. Ponadto warto zauważyć, że świadoma zgoda uczestnika na eksperyment, która jest warunkiem jego legalności, a którą wydaje on na podstawie szczegółowych informacji o ryzyku wyłącza winę ubezpieczonego badacza, a co za tym idzie odpowiedzialność Ubezpieczyciela. Dodatkowo rozporządzenie zawiera dość szeroki katalog wyłączeń odpowiedzialności Ubezpieczyciela w sytuacjach, na które uczestnik eksperymentu nie ma wpływu (takich jak np. nieuzyskanie przez prowadzącego eksperyment pozytywnej opinii komisji bioetycznej), czego skutki obciążają finalnie uczestnika. Wątpliwości budzi również wysokość minimalnych sum gwarancyjnych wskazanych w rozporządzeniu, które stanowią górną granicę odpowiedzialności Ubezpieczyciela, a są stosunkowo niskie i nie podlegają różnicowaniu w zależności od typu eksperymentu, związanego z nim ryzyka i liczby jego uczestników.

Obowiązkowe ubezpieczenie spowodowało również wiele wątpliwości po stronie Ubezpieczycieli. Przede wszystkim powstało pytanie, kto faktycznie mu podlega i ma być Ubezpieczonym na polisie. Rozporządzenie posługuje się niejasnym pojęciem podmiotu przeprowadzającego eksperyment medyczny, zatem czy przez taki podmiot należy rozumieć konkretną grupę badawczą, czy też lekarza – osobę fizyczną prowadzącą eksperyment, a może ośrodek, na którego terenie prowadzone jest badanie?⁵ Kolejnym pytaniem było, co w sytuacji, gdy dany eksperyment jest jednocześnie badaniem klinicznym, czy w wówczas powinno być zawarte podwójne ubezpieczenie – jedno zgodne z rozporządzeniem z dnia 23.12.2020 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej podmiotu przeprowadzającego eksperyment medyczny, a drugie na podstawie przepisów regulujących obowiązkowe ubezpieczenie OC badacza i sponsora z tytułu prowadzenia badania klinicznego? Czy w przypadku szkody minimalne sumy gwarancyjne z obu tych ubezpieczeń się sumują?⁶



Literatura:

- S. Sterkowicz, *Zbrodnie hitlerowskiej medycyny*, Bellona, 1990, ISBN 83-11-07738-X, OCLC 233445836
B. Krzyżewska, *Kodeks Norymberski a autonomia jednostki*, „Studia Ecologiae et Bioethicae”, 14(2016)3
M. Serwach, *Nowe zasady przeprowadzania eksperymentów medycznych na ludziach*, „Medycyna Praktyczna”, 2021/7-8
P. Konieczniak, *Eksperyment medyczny – sytuacja prawna po nowelizacji ustawy lekarskiej*, „Przegląd Prawa Medycznego”, 2021/1-2

Źródła:

- 1/ Dnia 1.01.2021 r. weszły w życie zapisy ustawy z 16.07.2020 r. o zmianie ustawy o zawodach lekarza i lekarza dentysty oraz niektórych innych ustaw regulujące zasady prowadzenia eksperymentów medycznych. 2/ Przykład: Zastosowanie produktu leczniczego ATMP (ang. Advanced Therapy Medicinal Product), to jest, mezenchymalnych komórek macierzystych pozyskanych z galarety Whartona sznura pępowinowego(WJMSC) u chorych na tocznia rumieniowatego układowego, u których zastosowane wcześniej leczenie nie przyniosło poprawy stanu klinicznego. 3/ Przykład: Rozpoznanie i ocena poziomu zaburzeń snu po przebytych COVID-19 dla mieszkańców Wrocławia. 4/ Wyjątkowe sytuacje, kiedy zgoda taka nie jest wymagana wymienia art. 25a ustawy. 5/ Ministerstwo Zdrowia zdecydowało się na opublikowanie komunikatu, aby rozwiać wątpliwości w tym zakresie. Zgodnie z jego treścią podmiotem przeprowadzającym eksperyment jest podmiot, któremu można ten eksperyment przypisać jako jego projekt naukowo-badawczy. 6/ Ministerstwo Zdrowia odpowiedziało i na to pytanie. W komunikacie wyjaśniono, że przedmiotem ubezpieczenia jest eksperyment leczniczy albo eksperyment badawczy, z wyłączeniem przepisów określających odmiennie zasady i tryb przeprowadzania badań klinicznych lub badań genetycznych. Oznacza to, że badacz i sponsor prowadzący badanie kliniczne, które jednocześnie jest eksperymentem medycznym, podlegają wyłącznie obowiązkowemu ubezpieczeniu OC badacza i sponsora. Potwierdzeniem tego stanowiska jest art.29 b dodany niedawno w ustawie o zawodach lekarza i lekarza dentysty.



⇒ PIOTR LIPÍŃSKI, JAN FEDOROWICZ

ECODRIVING

EKOLOGIA, OSZCZĘDNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO

Jazda samochodem od zawsze była istotną częścią naszego codziennego życia. Używamy samochodów, aby jeździć do pracy, transportować towary i podróżować. Jazda samochodem wiąże się jednak z kosztami – zarówno finansowymi, środowiskowymi, jak i społecznymi. W dzisiejszych czasach, gdy zmiany klimatyczne i rosnące ceny paliw stanowią wyzwania dla kierowców i całego społeczeństwa, coraz bardziej popularna staje się jazda ekologiczna, znana powszechnie jako „Ecodriving”.



DEFINICJA

Ecodriving to technika jazdy, która ma na celu zmniejszenie zużycia paliwa, emisji gazów cieplarnianych, zużycia pojazdu oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Polega ona na wprowadzeniu niewielkich zmian w nawykach prowadzenia pojazdu, takich jak utrzymywanie stałej prędkości, płynne przyspieszanie i hamowanie, czy odpowiednie przewidywanie sytuacji drogowej. Ecodriving może znacznie zmniejszyć zużycie paliwa, oszczędzając pieniądze kierowców i firm oraz zmniejszając wpływ jazdy na środowisko.

HISTORIA

Idea ekofazdy nie jest nowa. W rzeczywistości sięga kryzysu naftowego z lat 70. XX w., kiedy to rządy państw dotkniętych kryzysem zaczęły szukać sposobów na zmniejszenie zużycia paliwa. Trudno jednoznacznie określić, który kraj rozpoczął działania mające na celu propagowanie zasad jazdy ekologicznej, wiadomo jednak, że pierwsze profesjonalne programy ekofazdy pojawiły się w latach 90. XX w. w krajach skandynawskich (Finlandia, Szwecja) w odpowiedzi na rosnące obawy związane z emisjami dwutlenku węgla, zanieczyszczeniem powietrza i zużyciem paliwa. Jednym z pierwszych programów ekofazdy był zainicjowany w 1995 r. przez szwedzki rząd program „Miljövänlig Körning” (Ekologiczna Jazda) mający na celu zmniejszenie zużycia paliwa, redukcję emisji CO₂ i ograniczenie hałasu. Program ten promował bardziej efektywne i świadome zachowania kierowców, które miały przyczynić się do ochrony środowiska i zwiększenia bezpieczeństwa na drogach. W rzeczywistości jednak koncepcja znana powszechnie jako „Ecodriving” pochodzi z Finlandii, gdzie w latach 90. w ramach programu finansowanego przez państwo spółka Motiva wraz z partnerami opracowała dwie koncepcje szkoleń z jazdy ekologicznej:

- „EcoDriving”, który dedykowano kierowcom samochodów osobowych i dostawczych,
- „KEY” (Program Środowiskowy dla Firm Transportowych) dedykowany dla kierowców autobusów i samochodów ciężarowych.

W początkowej fazie programu, w ramach organizowanych szkoleń „train-the-trainer”, wykształcono około 1000 trenerów jazdy ekologicznej i utworzono sieć ok. 100 szkół jazdy ecodrivingu. W następstwie prowadzonych działań koncepcja szkolenia „EcoDriving” została wdrożona do programu szkolenia kierowców, a zdobyta w trakcie szkoleń wiedza jest do dzisiaj elementem podlegającym ocenie podczas egzaminu na prawo jazdy w Finlandii. Finlandzki program ekofazdy był pionierskim przedsięwzięciem i stał się inspiracją dla innych krajów, które wdrożyły podobne inicjatywy w kolejnych latach.

W 2003 r. Komisja Europejska rozpoczęła projekt mający na celu promowanie ekofazdy. Projekt nosił nazwę „EcoDrive” i miał na celu zmniejszenie zużycia paliwa i emisji spalin o 10%. Projekt zakończył się sukcesem, a zasady ekofazdy zostały włączone do programów edukacji kierowców w kilku krajach europejskich. Obecnie zasady te funkcjonują w większości krajów Unii Europejskiej.

W 2019 r. Parlament Europejski przyjął rezolucję wzywającą do obowiązkowego szkolenia z zakresu ecodrivingu dla wszystkich zawodowych kierowców w Unii Europejskiej, a w 2020 r. Organizacja Narodów Zjednoczonych rozpoczęła kampanię „Race to Zero”, której celem jest skłonienie przedsiębiorstw, miast, regionów i inwestorów do zobowiązania się do zerowej emisji dwutlenku węgla do 2050 r. Zasady ekofazdy są postrzegane jako kluczowy element w osiągnięciu tego celu.

KORZYŚCI

Według analiz Komisji Europejskiej, ekofazda może zmniejszyć zużycie paliwa nawet o 15%. Pozwala to nie tylko zaoszczędzić pieniądze, ale także ograniczyć emisję CO₂. Gdyby wszyscy kierowcy w UE stosowali zasady ekofazdy, emisja CO₂ mogłaby zostać zmniejszona nawet o 5,4 mld ton rocznie, co stanowi równowartość rocznej emisji CO₂ przez 8 mln samochodów.

Co więcej, ecodriving przyczynia się również do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza, które jest istotnym problemem w wielu miastach na całym świecie. Według Światowej Organizacji Zdrowia (WHO), zanieczyszczenie powietrza jest odpowiedzialne za 4,2 mln przedwczesnych zgonów każdego roku. Pojazdy są jednym z głównych źródeł zanieczyszczenia powietrza, emitując szkodliwe składniki spalin, takie jak tlenki azotu, cząstki stałe, czy dwutlenek węgla.

Korzyści z ekofazdy nie ograniczają się jedynie do środowiska i bezpieczeństwa. Ma ona również pozytywny wpływ na gospodarkę. Koszty paliwa są znaczącym wydatkiem dla wielu firm i osób prywatnych. Stosując techniki ekofazdy, można zmniejszyć zużycie paliwa, a tym samym zmniejszyć koszty transportu. Dodatkowo, zmniejszenie zużycia paliwa oznacza również zmniejszenie naszej zależności od ropy naftowej, która jest zasobem skończonym.

Oprócz korzyści dla środowiska i korzyści finansowych, ekofazda niesie ze sobą również profity dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Techniki ekofazdy, takie jak utrzymywanie bezpiecznej odległości od poprzedzającego pojazdu, przewidywanie ruchu drogowego i unikanie gwałtownego hamowania, mogą zmniejszyć ryzyko wypadków nawet o 10%.

PROPOZYCJA DLA FIRM

Ecodriving to doskonałe rozwiązanie dla firm transportowych i flot pojazdów, mogące przynosić znaczące korzyści ekonomiczne. Poprzez zmniejszenie zużycia paliwa firmy mogą zaoszczędzić na jego kosztach, co może mieć znaczący wpływ na ich wyniki finansowe. Ecodriving może również zwiększyć żywotność pojazdów poprzez zmniejszone zużycie eksploatacyjne silnika i innych elementów, np. układu hamulcowego czy ogumienia.

Co więcej, ekofazda może poprawić bezpieczeństwo przedsiębiorstwa. Przyjmując bardziej płynny i wydajny styl jazdy, kierowcy są mniej skłonni do przekraczania prędkości lub podejmowania ryzykownych zachowań. Może to skutkować mniejszą liczbą wypadków, a co za tym idzie – niższymi składkami ubezpieczeniowymi.

Ponadto ekofazda może poprawić zadowolenie klientów. Zmniejszając zużycie paliwa i emisję spalin, firmy mogą pozycjonować się jako odpowiedzialne społecznie i świadome ekologicznie.

WDROŻENIE ZASAD EKOJAZDY

Wraz z rosnącymi obawami dotyczącymi środowiska naturalnego, firmy stoją pod presją konieczności zmniejszania swojego śladu węglowego, a tym samym prowadzenia działań w zakresie zrównoważonego rozwoju. Jednym ze sposobów na osiągnięcie tego celu jest wdrożenie zasad ecodrivingu, które może odbywać się na kilka sposobów. Jednym z nich jest zapewnienie szkoleń i edukacji dla kierowców. Może to obejmować nauczanie kierowców o technikach ecodrivingu i korzyściach z niego płynących. Może to również obejmować przekazywanie kierowcom informacji zwrotnych na temat ich nawyków jazdy, takich jak zużycie paliwa i emisja spalin, oraz zachęcanie ich do wprowadzania zmian w nawykach jazdy. Innym sposobem zachęcania do ecodrivingu jest dostarczanie kierowcom zachęt określonych właściwym systemem motywacyjnym. Mogą one obejmować nagrody za oszczędne prowadzenie pojazdu lub kary za jazdę nieefektywną. Dobrze opracowany system indywidualnego nagradzania/karania pracowników w krótkim okresie może znacznie ograniczyć liczbę kolizji/wypadków drogowych z udziałem pojazdów floty, a jednocześnie wpłynąć na ekonomię poruszania się pojazdami przez kierowców. Wykorzystanie technologii może również pomóc firmom we wdrażaniu zasad ecodrivingu. Jako szczególnie istotne rozwiązania technologiczne wskazuje się systemy telematyczne mogące dostarczać danych na temat zużycia paliwa, emisji, stylu jazdy. Dane te mogą być wykorzystane do zidentyfikowania obszarów wymagających wprowadzenia działań naprawczych i szkoleniowych.

SZKOLENIA/EDUKACJA

Proponowanym sposobem wdrożenia zasad ecodrivingu jest opracowanie systemu szkoleń z zakresu ekologicznej jazdy dla pracowników, którzy wykorzystują pojazdy w ramach realizacji obowiązków służbowych. Dzięki szkoleniom kierowcy poznają zasady ekojazdy oraz uczą się wdrażać je w jeździe codziennej. Obejmuje to takie techniki jak: płynne przyspieszanie i hamowanie, utrzymywanie stałej prędkości i przewidywanie sytuacji drogowych. Stosując te zasady, kierowcy mogą zmniejszyć ilość zużywanego paliwa, a tym samym zmniejszyć koszty funkcjonowania firm. Ponadto ograniczenie zużycia paliwa zmniejsza również emisję dwutlenku węgla, co jest korzystne dla środowiska.

Przykład

Przeprowadzenie szkoleń kierowców i wdrożenie zasad ekologicznej jazdy we flocie firmowej posiadającej 50 zestawów pojazdów złożonych z ciągnika siodłowego i naczepy, pokonujących dystans 12 tys. km. miesięcznie, może skutkować zmniejszeniem zużycia paliwa nawet o 10%, co w konsekwencji może przełożyć się na **oszczędność finansową w wysokości nawet do ok. 1,31 mln zł rocznie.**

Techniki ekojazdy nie tylko zmniejszają zużycie paliwa, ale także powodują mniejsze zużycie pojazdu. Na przykład płynne przyspieszanie i zwalnianie zmniejsza obciążenie silnika i hamulców, co prowadzi do ograniczenia liczby napraw i czynności wymiany elementów eksploatacyjnych. Oznacza to, że firmy wdrażające szkolenia z zakresu ekologicznej jazdy mogą w dłuższej perspektywie zaoszczędzić na kosztach utrzymania floty pojazdów.

Przykład

Przeprowadzenie szkoleń kierowców i wdrożenie zasad ekologicznej jazdy we flocie firmowej posiadającej 100 pojazdów osobowych, pokonujących dystans 3 tys. km. miesięcznie, może skutkować zmniejszeniem zużycia paliwa nawet o 10%, co w konsekwencji może przełożyć się na **oszczędność finansową w wysokości nawet do ok. 180 000 zł rocznie.**

Szkolenie z ekologicznej jazdy skupia się również na bezpieczeństwie, ucząc kierowców przewidywania sytuacji drogowych, unikania nagłych zatrzymań i startów oraz utrzymywania bezpiecznej odległości za pojazdem. Stosując się do tych wskazówek, kierowcy mogą zmniejszyć ryzyko wypadków, co jest korzystne zarówno dla kierowcy, jak i dla firmy. Mniej wypadków oznacza niższe składki ubezpieczeniowe i mniej roszczeń odszkodowawczych. Wdrażając szkolenia z ekologicznej jazdy, firmy mogą zademonstrować swoje zaangażowanie w zrównoważony rozwój, jednocześnie poprawiając swoje wyniki finansowe.

SYMULATORY EKOLOGICZNEJ JAZDY

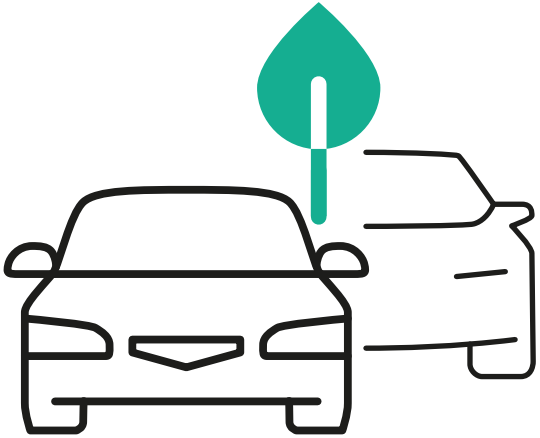
Jednym ze sposobów na zapewnienie kierowcom szkolenia z zakresu ekologicznej jazdy jest wykorzystanie symulatorów w formule „komputer zamiast samochodu”. Symulatory te zapewniają bezpieczne i kontrolowane środowisko jazdy, w którym kierowcy mogą ćwiczyć swoje umiejętności bez ryzyka uszkodzenia pojazdów lub odniesienia obrażeń uczestników. Symulatory mogą symulować szeroki zakres warunków drogowych, w tym różne warunki pogodowe i wzorce ruchu drogowego, oraz dostarczać natychmiastowych informacji zwrotnych na temat działania kierowcy. Taka informacja zwrotna pozwala określić obszary, które wymagają wprowadzenia działań mających na celu doskonalenie umiejętności kierowców.

Ponadto symulatory jazdy ekologicznej można dostosować do konkretnych potrzeb firmy. Mogą być zaprogramowane tak, aby symulować różne typy pojazdów i warunki jazdy, z którymi pracownicy spotykają się w swojej codziennej pracy. Gwarantuje to, że szkolenie jest istotnie praktyczne i sprawia, iż jest bardziej skuteczne w poprawie zachowań kierowców i zmniejszeniu zużycia paliwa.

Szkolenie z ekologicznej jazdy jest wartościową inwestycją dla firm, które chcą zmniejszyć swój ślad węglowy, obniżyć koszty utrzymania i poprawić bezpieczeństwo kierowców, a wykorzystanie symulatorów ekologicznej jazdy może zapewnić bezpieczny i skuteczny sposób prowadzenia takiego szkolenia.

Przykład

Średni koszt symulatorowego szkolenia 100 kierowców floty pojazdów ciężarowych (podwójna obsada) wyniesie 65 tys. zł brutto, co przy założeniach dotyczących obniżenia kosztów spalania nawet do 1,31 mln zł rocznie, daje **korzyść finansową dla przedsiębiorstwa w kwocie 1,245 mln zł rocznie.**



ZASADY EKOJAZDY

Podczas prowadzonych szkoleń kierowcy mogą poznać zasady jazdy ekologicznej. Przykładowe zasady jazdy ekologicznej mogą wyglądać następująco:



PRZYSZŁOŚĆ ROZWOJU MOTORYZACJI

Obecnie ekojazda stała się koncepcją głównego nurtu, a jej zalety promują rządy, organizacje non-profit i przemysł motoryzacyjny. Wiele krajów wprowadziło inicjatywy związane z ekologiczną jazdą, w tym programy edukacyjne dla kierowców, zachęty dla oszczędnych pojazdów oraz przepisy promujące oszczędność paliwa. Ecodriving jest obecnie postrzegany jako ważne narzędzie redukcji emisji gazów cieplarnianych i walki ze zmianami klimatu.

Ecodriving stał się również jednym z kluczowych czynników wpływających na rozwój branży pojazdów ciężarowych. Czołowi producenci pojazdów wprowadzają fabryczne rozwiązania wspomagania jazdy oparte na formule eco-routingu, który polega na określeniu najbardziej efektywnej energetycznie trasy przejazdu pojazdu pomiędzy punktem załadunku i rozładunku.

Eco-routing to pojęcie określające funkcjonalność nowoczesnych systemów nawigacji GPS połączonych ze sterownikami pojazdu, która pomaga kierowcom wybrać najbardziej paliwooszczędną trasę do celu. System wykorzystuje dane o ruchu drogowym w czasie rzeczywistym, wysokość nad poziomem morza i inne czynniki, aby obliczyć trasę, która zużyje najmniej paliwa i spowoduje najmniejszą ilość emisji.

Eco-routing uwzględnia różne czynniki wpływające na zużycie paliwa, takie jak nachylenie drogi, natężenie ruchu i ograniczenia prędkości. Na przykład, jeśli kierowca pokonuje długi dystans, eco-routing może zasugerować trasę, która unika stromych wzniesień, ponieważ ich pokonywanie wymaga więcej energii, a więc i paliwa, a w przypadku konieczności przejazdu przez wzniesienia system umożliwia dostosowanie charakterystyki pracy silnika, czy np. tempomatu.

Podobnie eco-routing może sugerować trasę, która omija korki, ponieważ jazda na biegu jałowym w korku może powodować straty paliwa.

Eco-routing może być użytecznym narzędziem dla kierowców, którzy chcą zmniejszyć zużycie paliwa i wpływ na środowisko. Może również pomóc operatorom flot zaoszczędzić pieniądze na kosztach paliwa i zmniejszyć emisję dwutlenku węgla. Ponadto, eco-routing może być stosowany w połączeniu z innymi technikami ekologicznej jazdy, takimi jak płynne przyspieszanie i utrzymywanie stałej prędkości, w celu dalszej poprawy efektywności paliwowej lub z funkcjonującym w przedsiębiorstwie systemem telematycznym.

PODSUMOWANIE

Ekojazda to nie tylko modny trend, ale wartościowa praktyka, która przynosi korzyści zarówno dla środowiska naturalnego, kierowców, jak i przedsiębiorstw. Wdrażając zasady ekojazdy możemy zmniejszyć zużycie paliwa, zminimalizować emisję gazów cieplarnianych i pomóc w ochronie środowiska. Firmy, które wdrażają zasady ekojazdy w swoich flotach mogą zaoszczędzić na kosztach paliwa, zmniejszyć koszty utrzymania i poprawić swój wizerunek jako organizacji odpowiedzialnych za środowisko. To dobry czas, aby zacząć myśleć o wdrażaniu zasad ecodrivingu również w swoim codziennym życiu i pracy. Dzięki temu możemy przyczynić się do zmniejszenia negatywnego wpływu motoryzacji na środowisko naturalne i stworzyć bardziej zrównoważony model transportu.

NA WŁASNE RYZYKO

Sztuczna inteligencja. Nowe spojrzenie. Wydanie IV.

AUTORZY: STUART RUSSELL, PETER NORVIG

Sztuczna inteligencja budzi jednocześnie zachwyt i kontrowersje. Powstało mnóstwo publikacji na ten temat i w dalszym ciągu powstają. Niniejsza książka jest syntezą wczesnych i późniejszych koncepcji dotyczących sztucznej inteligencji. Wiedza przekazana jest prosty i zrozumiały sposób, dzięki czemu czytelnik nie musi być specjalistą z zakresu informatyki czy matematyki. Zaprezentowano tu wszystkie ważne idee i koncepcje sztucznej inteligencji, zgodnie z najnowszymi trendami i osiągnięciami.



Tom 1

ISBN książki drukowanej:
978-83-283-7608-3

ISBN ebooka:
978-83-283-7609-0



Tom 2

ISBN książki drukowanej:
978-83-283-7773-8

ISBN ebooka:
978-83-283-7774-5

Tom I stanowi inspirujące spojrzenie na sztuczną inteligencję obejmujące m.in:

- różne koncepcje sztucznej inteligencji,
- konstruktywne sposoby rozwiązywania problemów z wykorzystaniem sztucznej inteligencji,
- wiedzę w obszarze modelowania, a także wyszukiwanie i planowanie,
- sposoby wnioskowania w warunkach niepewności,
- podejmowanie złożonych decyzji.

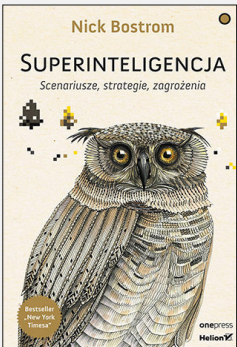
W tomie 2 przedstawiono najnowsze osiągnięcia technologiczne na tle rozwijającej się wiedzy, w tym m.in.:

- różne koncepcje i modele uczenia maszynowego,
- przetwarzanie języka naturalnego i modele językowe,
- generowanie obrazów,
- rozwój robotów w zakresie percepcji, działania i uczenia,
- najbliższe perspektywy sztucznej inteligencji.

ERGO
HESTIA®

Superinteligencja: ścieżki, niebezpieczeństwa, strategie

AUTOR: NICK BOSTROM



Superinteligencja to ambitna publikacja wprowadzająca do świata AI. Autor rozważa możliwości zaprojektowania sztucznej inteligencji, która nigdy nie wymknie się naszej kontroli.

Kluczowe zagadnienia ujęte w książce:

- dotychczasowe osiągnięcia w dziedzinie sztucznej inteligencji,
- superinteligencja i jej możliwe ścieżki rozwoju,
- zagłada ludzkości a rozwój superinteligencji,
- kontrola nad umysłem człowieka w przyszłość.

„Gorąco polecam tę książkę”

Bill Gates

„Cenna lektura. Konsekwencje sprowadzenia na Ziemię drugiego gatunku inteligentnego są na tyle dalekosiężne, że zasługują na głęboki namyś”

The Economist

**ERGO
HESTIA®**

Portal
Wiedzy
Korporacyjnej



Profesjonalne
źródło wiedzy
dla Brokerów



www.portalwiedzykorporacyjnej.ergohestia.pl