

# Polisa na flotę

**Ubezpieczenie pojazdów firmowych - choć jedno z najbardziej powszechnych - wciąż jest najgorzej zorganizowanym ubezpieczeniem w przedsiębiorstwach - z tego właśnie powodu wynika potrzeba jego uporządkowania i sformalizowania w umowę generalną.**

Tomasz Brzozowski, Mariusz Apelski

Powinna być to umowa docelowo określająca warunki i procedury ubezpieczeń pojazdów, której zapisy powinny mieć pierwszeństwo przed ogólnymi warunkami ubezpieczyciela. Minimalny okres obsługi przez obsługującego flotę ubezpieczyciela powinien wynosić 2-3 lata, aby można było ocenić wkład pracy - do korzyści jakie dzięki nim odniosła firma. Zwykle pierwszy rok obsługi floty to wyrównywanie okresów ubezpieczenia oraz doprecyzowywanie i wdrażanie procedur obsługi - finansowe plusey ujawniają się w drugim roku - kiedy założona formuła ochrony pracuje już dla wszystkich pojazdów.

Umową ubezpieczenia floty mogą być objęte zarówno pojazdy stanowiące własność firmy jak i pojazdy przez nią użytkowane na podstawie odrębnych umów np. leasingu; coraz częściej udaje się też wynegocjować, aby w ramach tejsze umowy ubezpieczeniem objęte były prywatne pojazdy pracowników. Do rozpoczęcia rozmów z ubezpieczycielem na temat zmiany w organizacji ubezpieczeń pojazdów wystarczy już fakt, że posiadamy na stanie kilka pojazdów. Najwięksi ubezpieczyciele określają tę liczbę na pięć - mamy wtedy możliwość ubezpieczenia pojazdów na warunkach odmiennych od standardu. Najłatwiej jest rozmawiać - kiedy wielkość naszej floty przekracza pięćdziesiąt pojazdów.

Typowa umowa generalna dotycząca ubezpieczeń komunikacyjnych obejmuje zwykle następujące rodzaje ubezpieczeń:

1. Obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe na terenie RP w związku z ruchem tych pojazdów (OC). Zakres tego ubezpieczenia określa Ustawa - podobnie jak i sumę gwarancyjną - będącą bazą do wypłaty odszkodowania ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyższej jednak do ustawowej kwoty, która obecnie wynosi:

- w przypadku szkód na osobie - 350 tys. euro na każdego poszkodowanego;
- w przypadku szkód w mieniu

- 200 tys. euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych.

Sumy te jednak ulegną zwiększeniu w związku z dopasowaniem polskich przepisów do obowiązujących w krajach unii europejskiej.

2. Ubezpieczenie autocasco (AC) w wynegocjowanym zakresie - gdzie górna granica odpowiedzialności ubezpieczyciela w stosunku do każdego z ubezpieczonych pojazdów równa jest jego sumie ubezpieczenia. Ochroną ubezpieczeniową w ramach autocasco są objęte szkody powstałe w pojeździe bądź jego wyposażeniu polegające na:

1) uszkodzeniu pojazdu w związku z ruchem i postojem wskutek:

a) nagłego działania siły mechanicznej w chwili zetknięcia pojazdu z innym pojazdem, osobami, zwierzętami lub przedmiotami pochodzącymi z zewnątrz pojazdu,

b) działania osób trzecich, w tym również włamania,

2) uszkodzeniu lub utracie pojazdu wskutek następujących zdarzeń losowych:

a) powodzi, zatopienia, uderzenia pioruna, pożaru, wybuchu, (innych),

b) nagłego działania czynnika termicznego lub chemicznego pochodzącego z zewnątrz pojazdu,

3) uszkodzeniu wnętrza pojazdu przez osoby, których przewóz wymagany był potrzebą udzielenia pomocy medycznej.

3. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej w ruchu zagranicznym (ZK) - w ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w ruchu zagranicznym ubezpieczyciel odpowiada w granicach określonych przez prawo kraju miejsca zdarzenia. Skuteczne negocjacje pozwalają na otrzymanie polisy nieodpłatnie lub za symboliczną opłatą.

4. Ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków kierowcy i pasażerów pojazdu (NNW), gdzie stosuje się indywidualne sumy ubezpieczenia - najczęściej 10 tys. zł lub 20 tys. zł dla każdego z ubezpieczonych:

5. Ubezpieczenie assistance (Ass), również z sumą ubezpieczenia określoną dla każdego zdarzenia (wachlarza usług) oddzielnie

6. Ubezpieczenie ochrony prawnej kierowcy lub posiadacza pojazdu

Przy rozmowie z ubezpieczycielem na temat umów flotowych mniejsze znaczenie mają dane dotyczące samych pojazdów - ale z pewnością najistotniejsza będzie sama ilość pojazdów i szkodowość całej floty. Pomimo tego zgłaszane dane do ubezpieczenia pojazdów powinny zawierać następujące informacje:

- a) numery rejestracyjne,
- b) marka, typ, model, rodzaj pojazdu,
- c) numer nadwozia, numer silnika,
- d) rok produkcji pojazdu, (datę jego pierwszej rejestracji)
- e) dopuszczalną masę całkowitą / ładowność / ilość miejsc,
- f) sumę ubezpieczenia do autocasco (podany sposób wyceny).

Ubezpieczyciele najczęściej operują dwoma wielkościami tj. wartością rynkową pojazdu - którą jest wartość pojazdu ustalana na podstawie notowań rynkowych cen pojazdu danej marki i typu z uwzględnieniem jego roku produkcji, okresu eksploatacji, wyposażenia, przebiegu i stanu technicznego. Przy czym podstawą określenia wartości pojazdu w całym okresie ubezpieczenia jest aktualny katalog cen, w oparciu o który ustalona została suma ubezpieczenia; oraz wartością pojazdu nowego - którą jest wartość pojazdu potwierdzona fakturą zakupu - zwykle stała w okresie do 6 miesięcy od daty wystawienia faktury, pod warunkiem, że: przebieg pojazdu nie przekroczył kilku tysięcy km, pojazd nie uległ uszkodzeniu, nie nastąpiła zmiana właściciela, nie nastąpiło obniżenie ceny fabrycznie nowego pojazdu w autoryzowanych salonach. Dla potrzeb ustalania wartości rynkowej - ważne jest by w polisie zaznaczono, według jakiego katalogu została ona ustalona. W Polsce występują obecnie dwie metody ustalania wartości rynkowej pojazdu używanego: Eurotax i Infoexpert. Należy też pamiętać, że w przypadku usta-

lania wartości na podstawie faktury zakupu przyjmuje się wartość samochodu bez upustów. Należy też ustalić czy mamy możliwość odliczenia VAT - tj. czy pojazd ubezpieczamy wg wartości brutto czy netto.

g) dokument własności (w przypadku pojazdów nowych kopia faktury, w przypadku pojazdów używanych umowa kupna-sprzedaży),

h) wnioskowany okres ubezpieczenia,

i) wykaz urządzeń zabezpieczających przed kradzieżą, gdyż ubezpieczyciel często uzależnia zawarcie umów ubezpieczenia w zakresie AC na preferencyjnych warunkach od wyposażenia samochodów w zamontowane urządzenia przeciwkradzieżowe typu: autoalarm, immobiliser, mechaniczną blokadę skrzyni biegów bądź też inne dodatkowe, atestowane urządzenia przeciwkradzieżowe

j) wykaz wyposażenia dodatkowego wraz z sumami ubezpieczenia, takie jak radio, instalacja gazowa, telefon, bagażnik

k) kopia dowodów rejestracyjnych,

l) informację o przeznaczeniu pojazdu

Najistotniejszym plusem umów flotowych jest usprawnienie obszaru likwidacji szkód.

Z uwagi na to, że najczęstszą praktyką umów generalnych jest likwidacja wszystkich szkód z ubezpieczenia autocasco - dlatego konieczne jest doprecyzowanie zapisów w tym zakresie. Każdy z ubezpieczycieli, w swoich standardowych warunkach, stosuje różne terminy dotyczące zgłaszania szkody, dlatego też podczas negocjacji umowy generalnej floty warto określić termin - możliwy do dostosowania ze zorganizowanymi już procedurami istniejącymi aktualnie w naszej firmie. Warto też pamiętać, że termin zgłoszenia szkody polegającej na uszkodzeniu pojazdu bywa inny niż przy jego kradzieży. Brak zachowania tego terminu przez ubezpieczonego może spowodować odmowę wypłaty odszkodowania.

Zawierając umowę generalną z towarzystwem ubezpieczeniowym warto również określić według jakiego systemu kosztorysowania będą ustalane koszty naprawy pojazdów. Najpopularniejszym stosowanym systemem jest obecnie Audatex i Eurotax.

W przypadku zaistnienia szkody całkowitej, w tym szkody polegającej na kradzieży pojazdu, podstawą kalkulacji wysokości odszkodowania jest suma ubezpieczenia wyliczona na dzień szkody na podstawie przyjętego jednego z systemów wyceny. W przypadku zaistnienia szkody częściowej, polegającej na uszkodzeniu pojazdu, podstawą ustalenia odszkodowania będzie ocena techniczna i kalkulacja kosztu naprawy po-

jazdu sporządzona w wybranym systemie, uwzględniająca aktualne ceny części zamienionych z dnia zaistnienia szkody.

Dlatego też istotne jest określenie procedur (terminów) wypłaty odszkodowania - ustawowo ubezpieczyciel wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni od dnia otrzymania zawiadomienia o szkodzie lub, gdyby wyjaśnienie w tym terminie okoliczności koniecznych do ustalenia jego odpowiedzialności albo wysokości odszkodowania okaza-

**Należy zwracać uwagę czy przy kalkulacji odszkodowań nie jest naliczane zużycie amortyzacyjne części oraz czy wypłata odszkodowania nie będzie powodować zmniejszenia sumy ubezpieczenia w trakcie trwania umowy.**

ło się niemożliwe, odszkodowanie wypłaca się w ciągu 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe. Jednakże bezpomożącą część odszkodowania ubezpieczyciel wypłaca w terminie 30 dni. Z uwagi na likwidację szkód z naszego AC możemy wynegocjować z ubezpieczycielem korzystniejsze niż w OWU sposoby i terminy oględzin, terminy wypłaty odszkodowań zaliczkowych, procedurę dostarczenia dokumentacji oraz kary za niedopełnienie tych obowiązków.

Dla wygody i usprawnienia rozliczania zaistniałych szkód można też alternatywnie wynegocjować dokonywanie naprawy pojazdów w formie bezgotówkowej, na podstawie udzielonych przez ubezpieczającego pełnomocnictw dla autoryzowanych warsztatów.

Odszkodowania za szkody częściowe, w przypadku firm, zwykle wypłacane są w wartościach netto tj. bez uwzględniania podatku VAT (niezależnie od rodzaju pojazdu) na podstawie faktur a w przypadku całkowitego zniszczenia, bądź utraty pojazdu, górną granicę odszkodowania stanowi wartość pojazdu w dniu ustalania odszkodowania, nie więcej niż suma ubezpieczenia.

Należy zwracać uwagę czy przy kalkulacji odszkodowań nie jest naliczane zużycie amortyzacyjne części oraz czy wypłata odszkodowania nie będzie powodować zmniejszenia sumy ubezpieczenia w trakcie trwania umowy.

Ważne jest aby w przypadku zgłaszania

wszystkich zaistniałych szkód w pojazdach z autocasco, także spowodowanych przez osoby trzecie, doprecyzować procedurami sprawne przejmowanie przez ubezpieczyciela dochodzenia wypłaconych kwot odszkodowań z tytułu ubezpieczenia autocasco od ustalonych sprawców zdarzenia w ramach procedury regresowej.

Jeśli najistotniejszym ze struktury umowy flotowej będzie ubezpieczenie autocasco – konstrukcja tego ubezpieczenia powinna opierać się na:

- zniesionym udziale własnym i wyłączeniu fransyz (lub alternatywnie z pewnym poziomem fransyz - którym pracodawca może obciążyć kierowcę w przypadku takiego zapisu w regulaminie firmy)

- stałej sumie ubezpieczenia w czasie trwania ochrony (gwarantowana suma ubezpieczenia w danym okresie, bez względu na okoliczności powodujące utratę wartości pojazdu - tak aby w każdej chwili mieć pewność, że wartość pojazdu odpowiadać będzie początkowej sumie ubezpieczenia)

- wykupionej redukcji sumy ubezpieczenia po szkodzie (przy niskich szkodowych flotach może być wyłączona - pozwoli to obniżyć koszt ubezpieczenia)

- zniesioną amortyzacją części

- odstąpieniu od standardowych wyłączeń dotyczących pomniejszenia odszkodowania w przypadku stwierdzenia, iż kierujący naruszył obowiązujące przepisy (lub alternatywnie zapis o wypłacie odszkodowania na konto firmy ale z zachowaniem prawa regresu do kierowcy)

Negocjacje AC powinny być przeprowadzone tak aby indywidualnie dopasować warunki do potrzeb klienta. Z uwagi na to, że zwykle zakres OWU zawiera szereg wyłączeń - stąd ubezpieczając flotę, warto zwrócić uwagę czy ubezpieczyciel zastosował w ofercie tzw. ukryte udziały własne i ograniczenia ochrony - obniżające wypłatę odszkodowania. Do najczęstszych zapisów należą: udział własny w szkodach polegających na kradzieży pojazdu z miejsca niestrzeżonego oraz świadome łamanie przepisów ruchu drogowego np. w przypadku gdy kierujący ubezpieczonym pojazdem w chwili zdarzenia przekroczył dopuszczalną prędkość o 30 km/godz i więcej, a także szkody w wyposażeniu. Jednak najczęstszym wyłączeniem standardowych warunków ubezpieczenia jest wyłączenie szkód spowodowanych umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa przez właściciela pojazdu albo osobę, za którą ponosi odpowiedzialność albo inną osobę uprawnioną do korzystania pojazdem. Najczęściej wyłączone są też szkody powstałe

podczas kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości lub po użyciu alkoholu albo pod wpływem narkotyków lub innych środków odurzających lub bez ważnego dokumentu uprawniającego do kierowania pojazdem, gdy kierowca zbiegł z miejsca wypadku. Wyłączone są też szkody powstałe podczas kierowania pojazdem nie posiadającym ważnego badania technicznego.

Przy ocenie kosztu ubezpieczenia dla całej floty - ubezpieczyciele będą brali pod uwagę między innymi strukturę floty (to czy pojazdy są osobowe czy ciężarowe) oraz klasę i wiek tych pojazdów. Z doświadczenia wiemy, że koszt ubezpieczenia zróżnicowany jest w taki sposób, że ubezpieczenie OC jest zwykle droższe dla pojazdów ciężarowych - tańsze dla osobowych, a ubezpieczenie AC odwrotnie - dla ciężarowych jest tańsze - dla osobowych droższe. Z tego właśnie względu warto dokładnie przeanalizować strukturę floty i podjąć decyzję czy nie byłoby korzystniejsze ujednolicenie stawek dla wszystkich pojazdów.

Dodatkowo, jeśli w umowie generalnej floty włączymy zapis o możliwym zwrocie części składki - jako premii za niską szkodowość (po dobrym przebiegu ubezpieczenia) lub zapisu o przekazaniu pewnej kwoty na doszkalanie kierowców (z puli środków prewencyjnych ubezpieczyciela) - przekonamy się że korzyści są nieporównywalne od organizowania ubezpieczeń w firmie w formule polis indywidualnych.

Zawarta w umowie klauzula dobrego przebiegu ubezpieczenia - może spowodować konieczność opracowania i wdrożenia w firmie, przez pracodawcę, regulaminu określającego kierowcom - kary za np. 2 i więcej szkody - spowodowane z jego winy i jednocześnie nagrodę za brak szkód w danym okresie. Poskutkuje tą większą dbałością o mienie.

W umowie ubezpieczenia floty należy zawrzeć także zapisy o zwrocie kosztów poniesionych przez ubezpieczonego z tytułu wynajmu pojazdu zastępczego jeśli ubezpieczony pojazd wymagałby dłuższej naprawy w stacji obsługi. Jednak przy zawarciu ubezpieczenia assistance należy przeanalizować czy korzystanie z tego ubezpieczenia - w zakresie proponowanym przez ubezpieczyciela jest konieczne i czy zapewnia ono oczekiwany przez nas zwrot kosztów zabezpieczenia pojazdu po zdarzeniu szkodowym, holowanie i postój na parkingu lub holowanie do serwisu przy uszkodzeniach mechanicznych.

Jeśli podczas negocjacji przekonamy się,



że ubezpieczyciel nie może w ramach własnej oferty zapewnić namżądanego zakresu assistance - w tym pojezdu zastępczego, warto zastanowić się nad stosowną umową z firmą zewnętrzną, która jest ekspertem w tej branży. Alternatywnie - warto też dopracować warunki współpracy z serwisem czy warsztatem naprawczym i wynegocjowanie (w zamian za wyłączną obsługę) sfinansowania pojezdu zastępczego przez ten warsztat a nie poprzez ubezpieczenie.

Ubezpieczenie pojazdów w zakresie określonym i uregulowanym stosowną Umową Generalną - bezdyskusyjnie przyczyni się do lepszej organizacji ubezpieczeń - choćby dzięki obu prostym zabiegom - po pierwsze - wyrównaniem do jednej daty obecnych okresów odnowienia wszystkich polis komunikacyjnych - co poprawi kontrolę nad ochroną; po drugie zastosowaniem jednakowych warunków szczególnych ochrony jak i poziomu kosztu dla ubezpieczeń wszystkich pojazdów.

Istotą uzyskania korzystnej oferty ubezpieczenia floty na rynku ubezpieczeniowym dla założonych wysokich wymagań firm jest poprawne merytorycznie i nie obciążone błędem przygotowanie programu komunikacyjnego, zawierającego wymogi odnośnie samego zakresu, kosztu, jak i procedur obsługi szkód. Stąd też, zasadne jest korzystanie z usług fachowców - firm brokerskich jako konsultacji. Procedura wylania oferty ubezpieczenia dokonywana przez brokera pozwala na przeprowadzenie bardzo skutecznych negocjacji na rynku ubezpieczeniowym z uwagi na jego duże doświadczenie oraz znajomość obsługi ryzyk wielu innych podmiotów. Możliwość fachowca znajdują odzwierciedlenie wprost w wynegocjowaniu zapisów korzystniejszych niż zwykle przyjmowanych z OWU oraz lepszej (indywidualnej) ocenie kosztu jakiej nie daje standardowa taryfikacja stosowana do OWU przez Ubezpieczycieli. ■

*Mariusz Apelski – Prezes Zarządu  
Tomasz Brzozowski  
– Dyrektor Pełnomocnik  
Zarządu Ogólnopolska  
Grupa Brokerska Sp. z o.o.*