

Kradzieże samochodów w Polsce jako element ryzyka w ubezpieczeniach auto casco

Autor: Stanisław Wieteska

Artykuł opublikowany w „Annales. Etyka w życiu gospodarczym” 2015, vol. 18, nr 2, s. 115-126

Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego

Stable URL: http://www.annaesonline.uni.lodz.pl/archiwum/2015/2015_2_wieteska_115_126.pdf

Car Theft in Poland as a Part of the Risk in Auto Accident and Theft Insurance

Author: Stanisław Wieteska

Source: 'Annales. Ethics in Economic Life' 2015, vol. 18, no. 2, pp. 115-126

Published by Lodz University Press

Stable URL: http://www.annaesonline.uni.lodz.pl/archiwum/2015/2015_2_wieteska_115_126.pdf

Stanisław Wieteska
Uniwersytet Łódzki, Katedra Ubezpieczeń
e-mail: sekubez@uni.lodz.pl

Kradzieże samochodów w Polsce jako element ryzyka w ubezpieczeniach *auto casco*

Car Theft in Poland as a Part of the Risk in Auto Accident and Theft Insurance

The problem of car theft has been observed for many years. The largest scale of this phenomenon occurred in the 1990's. In this paper, the issue is discussed in social, ethical and economic aspects. We present the scale of the phenomenon of the theft of passenger vehicles in Poland in the years 2001–2012 in terms of the number of vehicles, type of stolen vehicles and the accident areas. In addition, we present the cause of theft and selected ways to protect cars from it. We also briefly discuss the role and responsibility of the insurance companies.

Keywords: auto accident and theft insurance, responsibility of insurance companies, car theft in Poland

JEL Classification: G22

1. Wstęp

W Polsce dużą popularnością cieszy się dobrowolne ubezpieczenie pojazdów mechanicznych *auto casco*. W 2012 roku składka przypisana z tego ubezpieczenia wynosiła ok. 22% całego przypisu składki w dziale II. W zakresie odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń w ubezpieczeniu *auto casco* znajduje się wiele rodzajów

ryzyka – wśród nich ryzyko kradzieży samochodów, zjawisko znane od wielu lat nie tylko w Polsce¹.

Kradzież pojazdów mechanicznych zawsze była odnotowywana jako zjawisko negatywne, z którym należy walczyć wszelkimi możliwymi sposobami. Traktujemy ją jako nieetyczne zachowanie się wobec uczciwych ludzi.

Stawiamy tezę, że zjawisko kradzieży samochodów w Polsce ma tendencję malejącą i jest ukierunkowane na samochody najlepszej jakości.

Celem tego artykułu jest ocena zjawiska kradzieży samochodów w Polsce w latach 2001–2012. Na tym tle będziemy starali się odpowiedzieć na pytanie, jaka jest skala problemu i jakie zagrożenia dla zakładów ubezpieczeń stanowi zjawisko kradzieży samochodów. Artykuł napisano w oparciu o załączoną literaturę przedmiotu.

2. Zjawisko kradzieży samochodów jako element patologii społecznej

Pod pojęciem patologii społecznej rozumie się zjawiska społecznego zachowania się jednostek z grup społecznych, sprzecznego z wartościami danej kultury². Według A. Podgórskiego patologię społeczną rozumie się *jako destrukcyjne i autodestrukcyjne zachowanie ludzi, grup lub całych społeczeństw*³. Inni autorzy, np. W. Okoń, w terminie tym upatrują *naukę o przyczynach, objawach i zwalczaniu takich chorób społecznych jak przestępczość, pijaństwo, lekomania itp.*⁴

Nie ulega wątpliwości, że zjawisko kradzieży samochodów należy do patologii społecznej. Działanie sprawcy jest skierowane na uzyskanie korzyści majątkowej (art. 286 §1 kk). Mamy tu do czynienia z przestępstwem kierunkowym.

Na przyczynę tego zjawiska w Polsce wpływa wiele czynników. Do najważniejszych należy zaliczyć:

- (1) procesy transformacji gospodarczych, których przebieg wywołuje wiele niepokoju i niepewności;
- (2) wysokie bezrobocie i frustrację z powodu transformacji gospodarczych;
- (3) rozszerzanie się szarej strefy;
- (4) chęć szybkiego wzbogacenia się (próba niwelacji różnicy między bogatymi i biednymi);
- (5) dostępność pojazdów mechanicznych;
- (6) tolerancję krótkotrwałego zaboru.

Kradzież samochodów jest elementem przestępczości ubezpieczeniowej. Skala zagrożenia przestępczością ubezpieczeniową jest trudna do określenia – zjawisko to

¹ W 2004 r. we Włoszech skradziono ok. 222 tys. pojazdów, we Francji 186,4 tys., w Hiszpanii 122,3 tys., w Rosji 71,2 tys., w Polsce 51,1 tys. B. Szczerba, *Międzykontynentalne AC*, „Miesięcznik ubezpieczeniowy” 2008, nr 3, s. 29.

² *Słownik języka polskiego*, Warszawa 1979, t. 2.

³ A. Podgórski, *Zagadnienia patologii społecznej*, Warszawa 1976, s. 24.

⁴ W. Okoń, *Słownik pedagogiczny*, Warszawa 1981, s. 331.

nie jest bowiem objęte statystyką publiczną. Również statystyki policyjne nie są miernikiem zjawiska i nie odzwierciedlają faktycznego zagrożenia. W Polsce nie funkcjonują oddzielne organy, których zadaniem byłoby zwalczanie przestępczości ubezpieczeniowej. Dlatego efektywność w zwalczaniu tego rodzaju przestępczości zależy w dużej mierze od współpracy między zakładami ubezpieczeń a organami ścigania (w szczególności z policją). Przez wiele lat występowały trudności w wymianie informacji na drodze zakład ubezpieczeń – policja. Zakłady ubezpieczeń zasłaniały się tajemnicą ubezpieczeniową, zbyt często odstępowały od zawiadomienia policji⁵. W rezultacie wiele przestępstw ubezpieczeniowych, w tym kradzieże samochodów, nie zostało wykrytych.

Masowość samochodów sprowadzanych z zagranicy i łatwość ich rejestracji przyczyniły się do wzrostu kradzieży samochodów. Pracownicy policji wielokrotnie zwracali uwagę na fakt, że sama procedura rejestracji jest zbyt łagodna. Również zarejestrowane pojazdy zgłaszane do ubezpieczenia przyczyniły się do zwiększenia liczby oszustw i nienależnych wypłat odszkodowań ubezpieczeniowych. Dodatkowo brak wiedzy na temat historii auta, np. auta z importu, przyczynia się do wzrostu kradzieży samochodów⁶.

Ponadto brak komunikacji między zakładem ubezpieczeń a przedsiębiorstwami zajmującymi się recyklingiem zużytych aut również przyczynia się do fikcyjnych kradzieży.

3. Metoda badania

Dla potrzeb badania zjawiska kradzieży samochodów w Polsce wykorzystujemy dostępne dane ze statystyki publicznej, Polskiej Izby Ubezpieczeń, a także badań różnych autorów. Pokazujemy skalę zjawiska, rodzaje skradzionych samochodów. Następnie podejmujemy próbę obliczenia częstości kradzieży samochodów, porównując liczbę kradzieży z liczbą ubezpieczonych samochodów w *auto casco*.

Całość danych statystycznych rozpatrujemy w skali makroekonomicznej. Treść artykułu uzupełniamy informacjami z praktyki ubezpieczeniowej. Przyjmujemy założenie, że wszystkie skradzione pojazdy były ubezpieczone w *auto casco*.

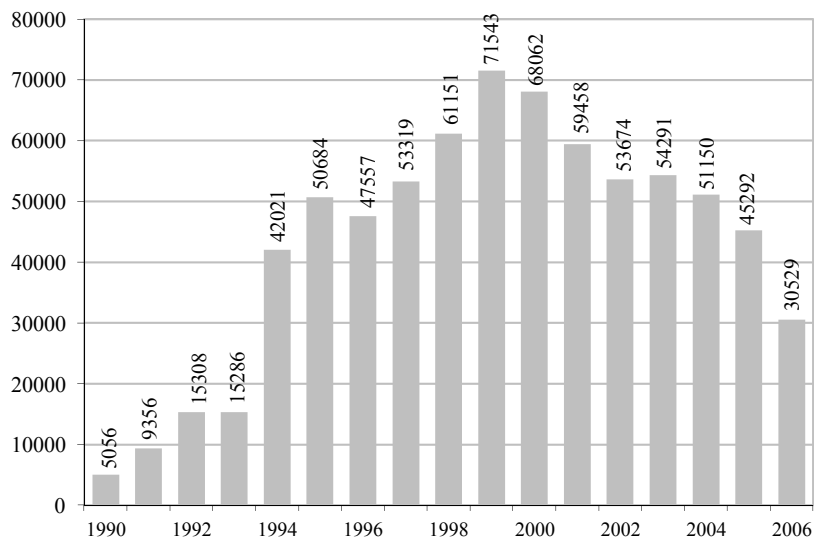
4. Skala zjawiska

W Polsce od wielu lat obserwuje się zjawisko kradzieży samochodów. Największe nasilenie tego zjawiska obserwowano w latach 1994–2004 (wykres 1).

⁵ Więcej na ten temat: D. Zbysław, *Skuteczne ściganie*, „Miesięcznik ubezpieczeniowy” 2009, nr 9, s. 12–13.

⁶ Por. m.in. A. Kowalik-Urbáez, B. Juan Diego Ramírez, *Przykłady oszustw samochodów sprowadzanych z Włoch czy Hiszpanii*, „Miesięcznik ubezpieczeniowy” 2007, nr 3, s. 16–17.

Wykres 1. Liczba kradzieży samochodów w Polsce w latach 1990–2006



Źródło: *Kradzieże samochodów*, „Miesięcznik Ubezpieczeniowy” 2007, nr 3, rozkładówka.

Najwięcej, bo ok. 71,5 tys. samochodów, skradziono w 1999 roku. Poczynając od tego czasu obserwujemy stopniowe zmniejszanie się tego zjawiska. Dane dotyczące tego zjawiska w latach 2001–2012 przedstawia tabela 1.

Tabela 1. Kradzież samochodów w Polsce w latach 2001–2012 (art. 278 kk)

Rok	Ogółem	W tym w miastach	Udział w miastach w %
2001	59458	54 252	91,24
2002	53674	48 614	90,57
2003	54261	49 159	90,59
2004	51150	46 539	90,98
2005	45292	41 173	90,90
2006	30529	27 707	90,76
2007	21284	18 935	88,94
2008	17669	15 842	89,66
2009	17271	15 594	90,29
2010	16539	14 722	89,01
2011	16575	14 704	90,59
2012	16230	14 330	88,29

Źródło: *Roczniki statystyczne GUS* z lat 1999–2012.

Z danych zawartych w tabeli 1 wynika malejący trend zjawiska – z 59,5 tys. ukradzionych samochodów w 2001 r. liczba kradzieży zmalała do ok. 16,2 tys. (czyli prawie trzykrotnie). Analogiczną tendencję zaobserwowano w kradzieży samochodów w miastach. Widzimy również, że ok. 89–91% kradzieży samochodów odbywa się w miastach. Warto także zbadać relacje zarejestrowanych pojazdów do skradzionych (tabela 2).

Tabela 2. Relacja liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych do liczby pojazdów skradzionych w Polsce w wybranych latach 2005–2012

Rok	Relacja liczby zarejestrowanych pojazdów do liczby skradzionych
2005	371
2010	1362
2012	1532

Źródło: *Roczniki statystyczne* GUS z lat 2005, 2011, 2013.

Z wycinkowych danych zawartych w tabeli 2 wynika wyraźny spadek skradzionych samochodów – z 1:371 w 2005 roku do 1:1532 w 2012 roku.

W zjawisku kradzieży samochodów wyróżnia się krótkotrwały zabór. Skalę tego zjawiska przedstawia tabela 3.

Tabela 3. Zjawisko krótkotrwałego zaboru pojazdu samochodowego w Polsce w latach 2001–2012 (art. 289 kk)

Rok	Ogółem	W tym w miastach	Występowanie zjawiska w miastach w stosunku do występowania ogółem	Wykrywalność [%]
2001	15 520	13 952	89,90	16,0
2002	13 667	12 072	88,33	15,8
2003	12 035	10 562	87,76	15,0
2004	10 963	9432	86,03	15,6
2005	8776	7370	83,98	19,5
2006	6605	5454	82,57	25,4
2007	5751	4623	80,39	28,9
2008	5439	4913	90,33	33,0
2009	5430	4267	78,58	32,8
2010	4720	3765	79,77	33,9
2011	4420	3370	76,24	34,0
2012	4127	3150	76,33	36,9

Źródło: *Roczniki statystyczne* GUS z lat 2002–2013.

Malejąca liczba skradzionych samochodów wynika z faktu, że są one obecnie łatwo dostępne (giełdy samochodowe, kredyty na samochody, sklepy w wolnej sprzedaży). Ponadto są coraz doskonalsze sposoby wykrywania tych przestępstw.

Z danych w tabeli 3 wynika malejący trend krótkotrwałego zaboru samochodu (na tzw. przejazdówkę) ogółem w skali kraju, a także w miastach. W latach 2009–2012 ok. 76–78% kradzieży pojazdów krótkotrwałej odbywa się w miastach. Ważne jest miejsce, skąd najczęściej giną samochody. Skalę zjawiska przedstawia tabela 4.

Tabela 4. Miejsce kradzieży samochodów w wybranych latach

L.p.	Miejsce	2004	2006	2011
1	Z ulicy	21 821	12 552	7069
2	Z parkingu niestrzeżonego	17 466	10 896	6995
3	Z garażu posesji	3975	2489	234
4	Z parkingu strzeżonego	289	189	209
	Razem	43 551	26 126	14 507

Źródło: „Miesięcznik Ubezpieczeniowy” 2007 (wkładka) oraz „Dziennik Gazeta Prawna” 24 stycznia 2011 r.

Z danych zawartych w tabeli 4 wynika, że samochody najczęściej są kradzione z ulicy – ok. 48–50% i parkingu – ok. 48,21% (2011 r.). Kradzież samochodów na parkingach zlokalizowanych przed hipermarketami stała się bardzo popularna (wśród policji używa się żargonu „kradzież na hipermarket”⁷). Ważna jest również obserwacja marek ukradzionych pojazdów (tabela 5).

Tabela 5. Najczęściej kradzione marki samochodów w Polsce w wybranych latach

L.p.	Marka samochodu	2001	2003	2005	2006	2010	2012
1	Volkswagen Passat	2788	2952	2994	2337	1303	1179
2	Volkswagen Golf	2446	2082	2687	1883	1183	1116
3	Fiat Seicento	1299	2431	1861	1165	254	–
4	Fiat 126p	7404	3642	1718	1133	–	–
5	Audi 80	1707	1455	1293	821	234	–
6	Fiat Cinquecento	3428	3391	1429	644	254	294
7	Opel Astra	981	732	909	514	–	–
8	Audi A4	–	–	–	–	585	736
9	Audi A6	–	–	–	–	417	343
10	Seat Leon	–	–	–	–	304	346
11	Skoda Octavia	–	–	–	–	285	295
12	Toyota Corolla	–	–	–	–	263	–
13	Honda Civic	–	–	–	–	–	314
14	Audi A3	–	–	–	–	–	231

– brak danych

Źródło: Robert Zieliński, *Złodzieje cenią auta niemieckie*, „Dziennik Gazeta Prawna” 24 stycznia 2011; *Kradzieże samochodów*, „Miesięcznik ubezpieczeniowy” 2007 (wkładka).

⁷ R. Zieliński, *Złodzieje cenią auta niemieckie*, „Dziennik Gazeta Prawna” 24 stycznia 2011.

Łatwo zauważyć, że najczęściej kradzione są samochody niemieckie. Należy zwrócić uwagę, że najczęściej kradzione są samochody „pod zamówienie”.

Ważna jest również odpowiedź na pytanie o przeznaczenie ukradzionych samochodów (tabela 6).

Tabela 6. Kradzież według rodzaju pojazdu w Polsce w wybranych latach

Rodzaj utraconej rzeczy	2006	2005	2004	2003	2002	2001	1999
samochód osobowy	27 719	40 274	45 322	48 963	51 243	54 643	69 659
samochód ciężarowy	1586	1861	1806	1960	1386	1434	1992
samochód dostawczy (furgon)	2870	4001	5715	6082	6597	6533	7918
autobus, mikrobus	195	282	351	500	456	788	562
inne pojazdy, ciągniki, przyczepy	1648	1931	1965	1865	1451	1921	–
motocykle i motorowery	1808	2135	2514	2688	2746	3068	–
razem pojazdy	35 826	50 484	57 673	62 058	63 879	68 387	80 131

– brak danych

Źródło: Robert Zieliński, *Złodzieje cenią auta niemieckie*, „Dziennik Gazeta Prawna” 24 stycznia 2011; *Kradzieże samochodów*, „Miesięcznik ubezpieczeniowy” 2007 (wkładka).

Z danych zawartych w tabeli 6. widzimy, że najczęściej kradzione są samochody osobowe i dostawcze (furgony i ciężarowe).

Badania ankietowe wykazują⁸, że ok. 30% zaryzykowałoby próbę działania przestępczego na szkodę zakładu ubezpieczeń. Przeciętny oszust (złodziej) posiadał wyższe wykształcenie, był w wieku 25–30 lat i mieszkał w mieście powyżej 300 tys. mieszkańców. Około 39,7% ankietowanych wyraziło opinię, że przestępczość w *auto casco* oscyluje w granicach 10–20% wypłaconych odszkodowań.

Podsumowując, widzimy, że skala zjawiska kradzieży samochodów w Polsce jest duża pomimo postępu w zakresie wykrywalności tego rodzaju przestępstw. Każdy skradziony samochód dla jego właściciela (użytkownika) jest stratą, stresem, zakłóceniem w życiu prywatnym i zawodowym. Warto także zwrócić uwagę, że ukradziony, a nie odzyskany samochód jest szkodą całkowitą, którą powinien wypłacić zakład ubezpieczeń.

Z praktycznych doświadczeń wynika, że do najczęstszych sposobów kradzieży samochodów należy m.in.⁹:

- (1) zgłaszanie do zakładu ubezpieczeń kradzieży samochodu ubezpieczonego po jego wcześniejszej sprzedaży z przeznaczeniem na wywiezienie pojazdu za granicę Polski;
- (2) jw., lecz z przeznaczeniem na jego legalizację na terenie kraju;
- (3) upozorowanie kradzieży pojazdu po uprzednim zdemontowaniu i ukryciu jego części;

⁸ P. Okrasa, *Przestępczość rośnie*, „Miesięcznik ubezpieczeniowy” 2008, nr 2, s. 32–34.

⁹ R. Dąbrowski, *Wybrane aspekty oszustw ubezpieczeniowych w likwidacji szkód. Praktyka dochodzeniowo-operacyjna*, VI Ogólnopolska konferencja Przestępczość ubezpieczeniowa, Szczecin 18–19 lutego 2003 r., materiały konferencyjne t. VI, s. 125–137.

- (4) zgłoszenie roszczeń z tytułu kradzieży samochodu, który wcześniej został celowo zniszczony przez jego właściciela;
- (5) zgłoszenie upozorowanej kradzieży pojazdu zarejestrowanego na osobę trzecią;
- (6) zgłoszenie upozorowanej kradzieży samochodu, który stanowi przedmiot leasingu;
- (7) zgłoszenie kradzieży samochodu w zamiarze uzyskania od ubezpieczonego nagrody za jego odnalezienie.

Zdarza się, że przestępcy obserwując wcześniej, gdzie właściciele samochodów chowają kluczyki, kradną je, i odjeżdżają cudzym samochodem. Obiektywna łatwość w zawładnięciu pojazdem i możliwość szybkiego przemieszczania się oraz niezwykle chłonny rynek paserski przynoszą łatwy i szybki zysk.

Najwięcej (w 2006 roku) odnotowano kradzieży w województwach: pomorskim, kujawsko-pomorskim, wielkopolskim, łódzkim i śląskim. Najmniej kradzieży pojazdów odnotowano w warmińsko-mazurskim, opolskim, lubelskim, podkarpackim i podlaskim.

5. Ubezpieczeniowy punkt widzenia

Jak już na początku stwierdziliśmy, jeśli posiadamy ubezpieczenie dobrowolne *auto casco*, to w swoim zakresie odpowiedzialności posiada ono ryzyko kradzieży samochodów. Ubezpieczenie to prowadzone jest przez wiele zakładów ubezpieczeń majątkowo-osobowych. Ekonomiczna strona tego ubezpieczenia objęta jest statystyką publiczną. W ramach podstawowych parametrów tego ubezpieczenia znajdują się składki i odszkodowania. Nie dysponujemy tak ujętymi danymi statystycznymi dotyczącymi kradzieży samochodów. Obserwując jednak cenę ubezpieczenia *auto casco*, można zauważyć, że od wielu lat utrzymuje się ona na poziomie 10–12% wartości samochodu – w polskich warunkach jest to ubezpieczenie drogie. Nie powinno zatem dziwić, że w skali całego portfela ubezpieczeń stanowi ono ok. 22–25% całości składki przypisanej. Logiczne wydaje się, że jeżeli liczba skradzionych samochodów maleje, to i składka ubezpieczeniowa powinna maleć. Niestety ta teza nie znajduje potwierdzenia w praktyce.

Wart odnotowania jest fakt, że w ubezpieczeniu *auto casco* stosuje się wiele zabezpieczeń antykradzieżowych. To z kolei jest podstawą do powszechnego stosowania systemu wyżek i niżek ubezpieczeniowych. Zwiększenie liczby kradzieży samochodów prowadzi m.in. do wzrostu nienależnie wypłacanych odszkodowań, godząc początkowo w interes zakładu ubezpieczeń, a następnie w ubezpieczających, którzy płacą wyższe składki ubezpieczeniowe na skutek wzrostu szkodowości. Straty spowodowane przez kradzież samochodów są trudne do oszacowania. Według opinii poszkodowanych wartość skradzionych samochodów wyniosła w 2010 roku ok. 499 mln zaś w 2011 ok. 509,8 mln zł¹⁰.

¹⁰ *Złodzieje samochodów najbardziej lubią Volkswagena*, „Dziennik Gazeta Prawna” 24 maja 2012 r.

Dla potrzeb kalkulacji stopy składki ważna jest obserwacja ogólnej rocznej częstości szkód kradzieży samochodów. W sposób szacunkowy możemy ją policzyć, porównując ilość skradzionych pojazdów z liczbą polis ubezpieczenia *auto casco* (tabela 7).

Tabela 7. Częstość szkód *auto casco* w Polsce w latach 2001–2012

Rok	Ogółem liczba skradzionych	Liczba polis <i>auto casco</i> (w tys.)	Liczba polis <i>auto casco</i> w odniesieniu do liczby skradzionych [%]	Wykrywalność ogółem [%]
2001	59 458	3710	1,60	8,8
2002	53 674	3942	1,36	8,6
2003	54 261	3837	1,41	8,8
2004	51 150	3856	1,33	9,5
2005	45 292	3934	1,15	11,9
2006	30 529	3929	0,77	14,5
2007	21 284	4249	0,50	18,7
2008	17 669	4580	0,38	21,0
2009	17 271	4892	0,35	23,2
2010	16 539	5052	0,33	22,4
2011	16 575	5117	0,32	22,5
2012	16 230	4991	0,32	24,2

Źródło: Roczniki statystyczne GUS z lat 2001–2012.

Z danych zawartych w tabeli 7 wynika, że częstość kradzieży samochodów spadła z 1,6% (2001 rok) do 0,32% (2012 rok). Wyraźnie wzrósł stopień wykrywalności – z 8,8% (2001 rok) do 24,2% (2012 rok).

6. Metody walki z kradzieżami samochodów

Na potrzeby zwalczania kradzieży samochodów wprowadza się metody: techniczne, organizacyjne i instytucjonalne.

Do metod technicznych możemy zaliczyć:

- (1) GPS – urządzenia pozycjonowania pojazdów samochodowych w ruchu drogowym na parkingach i w miejscach garażowania¹¹;
- (2) zastosowanie „DNA Auto”. Jest to technologia znakowania pojazdów i ich części mikroskopijnymi kropkami¹². Mikrocząsteczki zanurzone w specjalnym kleju odpornym na działanie środków chemicznych są w wielu wypadkach trudno dostępne, a usunięcie wszystkich jest prawie niemożliwe;

¹¹ J. Błachnio, *Monitoring pojazdów. Nowe zastosowania*, „Ochrona mienia i informacji” 2005, nr 4, s. 28–30.

¹² C. Bednarski, *Zniechęcić złodzieja*, „Ciężarówka” 12/2008, s. 74–75; B. Trochymiak, *Mikrocząsteczki – straszak na złodzieja*, „Spedycja, transport, logistyka” 2006, nr 3, s. 72–73.

- (3) nowoczesne metody techniczne kryminalistyki zabezpieczeń i wykrywania skradzionych pojazdów¹³;
- (4) współpracę międzynarodową (np. umowy między Rządem RP a Rządem Szwecji o zwalczaniu przestępczości, m.in. w zakresie kradzieży pojazdów)¹⁴.

Ważnym elementem zabezpieczającym przed kradzieżą są samochodowe elektroniczne urządzenia zabezpieczające (SEUZ)¹⁵. W procesach wytwarzania i instalowania (SEUZ) stosowane są normy obejmujące wymogi ogólne, jakie powinny one spełniać. Należy tu wymienić normy:

- (1) PN-IEC 839-10-1:1997 Systemy alarmowania. Samochodowe systemy alarmowe. Samochody osobowe.
- (2) PN-S-73300:1998 Urządzenia zabezpieczające pojazdy samochodowe przed korzystaniem z nich przez osoby niepożądane.

Z punktu widzenia organizacyjnego przyjęty został do stosowania Regulamin Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ-ECE Nr R-97 dotyczący jednolitych przepisów w zakresie homologacji systemów alarmowych.

Dodatkowo należy wspomnieć o badaniach zabezpieczających przed kradzieżą, prowadzonych w Przemysłowym Instytucie Motoryzacji. Opracowano tam warunki techniczne PIMOT-WT-064/PIMOT/01 „Pojazdy samochodowe. Elektroniczne i elektryczne zabezpieczające – alarmowe lokalizacji i blokad”.

Istotna jest także współpraca zakładów ubezpieczeń z firmą Itura-Net w zakresie metod zabezpieczania pojazdów i gromadzenia informacji potrzebnych dla konstrukcji ogólnych warunków w *auto casco* samochodów¹⁶.

Jeśli chodzi o kwestie instytucjonalne, wprowadzone zostały:

- (1) Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców (CEPiK);
- (2) Centralna Kartoteka Rzeczy Ukradzionych. Dotyczy ona także skradzionych samochodów;
- (3) w połowie lat 90. ubiegłego wieku Straż Graniczna została wyposażona w narzędzie informatyczne Ewidencja Pojazdów Luksusowych¹⁷;
- (4) na szczeblu zakładów ubezpieczeń działają grupy operacyjne ds. zwalczania przestępczości ubezpieczeniowej, w tym kradzieży samochodów;
- (5) zwalczaniem kradzieży samochodów zajmuje się Polska Izba Ubezpieczeń i Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny.

Corocznie organizowane są ogólnopolskie konferencje (Szczecin) poświęcone przestępczości ubezpieczeniowej, na których omawiane są kradzieże samochodów i metody przeciwdziałania im.

¹³ *Kradzieże pojazdów mechanicznych i oszustwa ubezpieczeniowe. Część I – Możliwości wykrywania z punktu widzenia techniki kryminalistycznej*, przekład *Kriminalistik* 1995, s. 299–344.

¹⁴ Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Królestwa Szwecji o współpracy w zwalczaniu poważnej przestępczości (Dz.U. z 2005 r., nr 14, poz. 100, art. 1 pkt 9).

¹⁵ S. Łukjanow, *Samochodowe elektroniczne urządzenia zabezpieczające*, „Ochrona mienia” 2002, nr 11, s. 4–7.

¹⁶ *Itura Net. Nowe standardy w zabezpieczaniu samochodów przed kradzieżą*, „Ochrona mienia” 2002, nr 2–3, s. 20–21.

¹⁷ *Oszustwa Ubezpieczeniowe*, „Gazeta ubezpieczeniowa” 22 lutego 2004.

Na koniec warto wspomnieć o nowościach rynkowych w zakresie lokalizacji skradzionych samochodów¹⁸. Norweski system opracowany m.in. na zamówienie zakładów ubezpieczeń wykazuje wysoką skuteczność w wykrywaniu skradzionych samochodów.

Przedstawionych tu kilka przykładów przeciwdziałania kradzieży samochodów nie wyczerpuje zagadnienia. Corocznie pojawia się wiele innych, coraz doskonalszych zabezpieczeń powiązanych z elektroniką pojazdów samochodowych.

7. Wnioski

Zjawisko kradzieży samochodów ulega stopniowemu ograniczeniu. Wzrasta wykrywalność, maleje ilość skradzionych samochodów. Z naszych rozważań wynika, że:

- (1) niekontrolowany, wzmożony napływ do Polski (zwłaszcza w latach 1991–2000) aut, których stan techniczny był zły, spowodował wzrost liczby fikcyjnych kradzieży;
- (2) łatwy dostęp do samochodu powoduje, że częstość kradzieży maleje;
- (3) zgodnie z obserwacjami najczęściej kradzione są samochody niemieckich marek;
- (4) pomysłowość dotycząca sposobów kradzieży samochodów jest nieograniczona.

Ograniczone ramy artykułu spowodowały, że zwrócono uwagę jedynie na najważniejsze aspekty zjawiska. Dalsze badania powinny być ukierunkowane na skutki kradzieży samochodów dla zakładów ubezpieczeń majątkowych, a także na efektywność ubezpieczenia *auto casco*.

Bibliografia

- Bednarski C., *Zniechęcić złodzieja*, „Ciężarówka” 2008, nr 12.
- Błachnio J., *Monitoring pojazdów. Nowe zastosowania*, „Ochrona mienia i informacji” 2005, nr 4.
- Dąbrowski R., *Wybrane aspekty oszustw ubezpieczeniowych w likwidacji szkód. Praktyka dochodzeniowo-operacyjna*, VI Ogólnopolska konferencja Przystępczość ubezpieczeniowa, Szczecin 18–19 lutego 2003, materiały konferencyjne t. VI.
- Guard System – radiowy system lokalizacji skradzionych obiektów*, „Ochrona mienia” 2008, nr 4.
- Itura Net. Nowe standardy w zabezpieczaniu samochodów przed kradzieżą*, „Ochrona mienia” 2002, nr 2–3.
- Kowalik-Urbáez A., B. Juan Diego Ramírez, *Przykłady oszustw samochodów sprowadzanych z Włoch czy Hiszpanii*, „Miesięcznik ubezpieczeniowy” 2007, nr 3.
- Kradzieże pojazdów mechanicznych i oszustwa ubezpieczeniowe. Część I – Możliwości wykrywania z punktu widzenia techniki kryminalistycznej*, przekład *Kriminalistik* 1995.

¹⁸ *Guard System – radiowy system lokalizacji skradzionych obiektów*, „Ochrona mienia” 2008, nr 4, s. 55.

- Kradzieże samochodów*, „Miesięcznik Ubezpieczeniowy” 2007, nr 3, rozkładówka.
- Łukjanow S., *Samochodowe elektroniczne urządzenia zabezpieczające*, „Ochrona mienia” 2002, nr 11.
- Okoń W., *Słownik pedagogiczny*, Warszawa 1981.
- Okrasa P., *Przestępczość rośnie*, „Miesięcznik ubezpieczeniowy” 2008, nr 2.
- Oszustwa Ubezpieczeniowe*, „Gazeta ubezpieczeniowa” 24 lutego 2004.
- Podgórski A., *Zagadnienia patologii społecznej*, Warszawa 1976.
- Roczniki statystyczne GUS z lat 1999–2013.
- Słownik języka polskiego*, Warszawa 1979, t. 2.
- Szczerba B., *Międzykontynentalne AC*, „Miesięcznik ubezpieczeniowy” 2008, nr 3.
- Trochymiak B., *Mikrocząsteczki – straszak na złodzieja*, „Spedycja, transport, logistyka” 2006, nr 3.
- Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Królestwa Szwecji o współpracy w zwalczaniu poważnej przestępczości (Dz.U. z 2005 r., nr 14, poz. 100, art. 1 pkt 9).
- Zbysław D., *Skuteczne ściganie*, „Miesięcznik ubezpieczeniowy” 2009, nr 9.
- Zieliński R., *Złodzieje cenią auta niemieckie*, „Dziennik Gazeta Prawna” 24 stycznia 2011.
- Złodzieje samochodów najbardziej lubią Volkswagena*, „Dziennik Gazeta Prawna” 24 maja 2012.