



Tom 25/2017, ss. 67–77  
ISSN 1644-888X  
e-ISSN 2449-7975  
DOI: 10.19251/ne/2017.25(4)  
[www.ne.pwsplock.pl](http://www.ne.pwsplock.pl)

---

**Wojciech Lewicki**

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie

**WYMIAR EKONOMICZNY ROLI EKSPERTA  
MOBILNEGO I JEGO NARZĘDZI  
TELEINFORMATYCZNYCH W PROCESIE  
PRZECIWDZIAŁANIA PRZESTĘPCZOŚCI  
UBEZPIECZENIOWEJ**

ECONOMIC MEASURING OF MOBILE EXPERT ROLE AND HIS  
TELEINFORMATICS INSTRUMENTS COUNTERACTION PROCESS  
OF INSURANCE CRIMINALITY

**Streszczenie**

W artykule podjęto próbę zwrócenia uwagi na wymiar ekonomiczny roli eksperta mobilnego i jego narzędzi teleinformatycznych w procesie przeciwdziałania przestępczości ubezpieczeniowej. W celu ukazania wzajemnych zależności posłużono się wybranymi case-study z działalności jednego z zakładów ubezpieczeniowych regionu zachodniopomorskiego. Całość rozważań uzupełniono o charakterystykę obszarów działalności eksperta mobilnego

**Summary**

The article concentrates on the economic measuring of a mobile expert role and his instruments of teleinformatics in the process of counteraction of insurance criminality. In order to characterise the interdependence, the author uses selected case-studies of a West Pomeranian insurance company. The analysis includes the description of a mobile expert activity and economic benefits resulting from the its implementation in the process of motor

oraz analizę korzyści ekonomicznych wynikających z zastosowania tych narzędzi w procesach likwidacji szkód komunikacyjnych. Zamierzeniem artykułu jest zwrócenie uwagi na istotę podjętej problematyki badawczej oraz zasygnalizowanie pożądanego kierunku zmian, co w przyszłości prowadzić może do wykorzystania zaprezentowanych rozwiązań w celu wypracowania interdyscyplinarnych metod i procedur służących identyfikacji zjawiska przestępczości ubezpieczeniowej w zakresie szkód likwidowanych z polisy odpowiedzialności cywilnej i ubezpieczenia dobrowolnego autocasco.

**Słowa kluczowe:** przestępczość, szkody komunikacyjne, koszty napraw, przeciwdziałanie.

## **Wprowadzenie**

W środowisku ubezpieczeniowym dominuje pogląd, że tzw. „wieloletnie doświadczenie” jest wystarczającą przesłanką pozwalającą na prawidłowe zidentyfikowanie szkód komunikacyjnych w przypadku, których występuje znaczne ryzyko zaistnienia zjawiska przestępczości ubezpieczeniowej [Norstrom, 2015]. Zatem można domniemywać, że w odniesieniu do tzw. „szkód komunikacyjnych” nie istnieje potrzeba korzystania z nowoczesnych rozwiązań teleinformatycznych, ponieważ zarówno procesowe podejście samych zakładów ubezpieczeń jak i biur detektywistycznych oraz tzw. „wieloletnie doświadczenie” likwidatorów merytorycznych prowadzi definitywnie to ograniczenia tego proceduru. Nic bardziej mylnego. Wnikliwe obserwacje i analizy produktów z tego sektora ubezpieczeniowego wskazują jednoznacznie, że w nowych realiach rynkowych, czyli wzrostu świadomości przestępców nieodzownym narzędziem w celu pełniej identyfikacji tego zjawiska staje się zastosowanie nowoczesnych rozwiązań teleinformatycznych [FIEA, 2016].

Zatem kluczowego znaczenia nabiera nie tylko próba opisanie i zaprezentowania tych narzędzi w przypadku, których ich zastosowanie pozwala na identyfikowanie prawdopodobieństwa zjawiska „fraudu ubezpieczeniowego” ale także wskazanie obszarów w pracy ekspertów mobilnych, gdzie narzędzia

insurance claims handling. The author intends to highlight the research issue and the change directions, which can consequently lead to developing further interdisciplinary methods and procedures of criminal insurance activities detection of motor claims handling within civil policy responsibility and insurance voluntarily insurance.

**Keywords:** crime, motor insurance claims, costs of repairs, counteraction.

mogą stać się nieodzownym „orężem” do walki z tym procederem. Ponadto na uwagę zasługuje fakt, że w dostępnym piśmiennictwie z zakresu nauk ekonomicznych brak jest takich publikacji, które w prezentowałyby praktyczne przykłady zastosowania takich narzędzi wraz z analizą uzyskanych korzyści ekonomicznych, co tym bardziej podnosi wartość merytoryczną i praktyczną podjętej tematyki badawczej.

Przedstawione powyżej podejście stało się podstawą do przyjęcia warunków brzegowych i metodyki postępowania nakierowanej na próbę zwymiarowania i ocenę oraz analizę wymiaru ekonomicznego roli eksperta mobilnego i jego narzędzi teleinformatycznych w procesie przeciwdziałania przestępczości ubezpieczeniowej poprzez:

- Omówienie obszarów działalności i roli eksperta mobilnego w procesach likwidacji szkód komunikacyjnych,
- Prezentację nowoczesnych narzędzi teleinformatycznych wykorzystywanych w procesach identyfikacji przestępstw ubezpieczeniowych na podstawie przykładowych case study.

Jednakże fundamentalnym celem artykułu jest zasygnalizowanie istniejących ograniczeń formalnych i pożądaných perspektywicznych kierunków zmian w procesach likwidacji szkód, co w przyszłości prowadzić może do wykorzystania tej wiedzy w celu wypracowania interdyscyplinarnych metod i procedur służących obniżeniu zjawiska przestępczości ubezpieczeniowej w odniesieniu do szkód komunikacyjnych zgłaszanych zarówno z polis odpowiedzialności cywilnej jak i autocasco.

## **1. Obszary działalności i rola eksperta mobilnego w procesie przeciwdziałania przestępczości ubezpieczeniowej**

Z perspektywy czasu, oczywiste jest stwierdzenie, że sektor „przestępczości ubezpieczeniowej szczególnie w odniesieniu do szkód komunikacyjnych dokonał ogromnego postępu nie tylko w zakresie procesowym ale także i technologicznym. W „branży przestępczej” rozwinięty został cały system działań zmierzających do tego, by na pierwszym etapie zidentyfikować wybrane marki pojazdów w przypadku, których zyskowność z działalności przestępczej będzie najbardziej dochodowa pod względem ekonomicznym. Po drugie wytypować te towarzystwa ubezpieczeń, w przypadku których metody i sposoby walki z przestępczością ubezpieczeniową są już znane. I po trzecie „namierzyć”

tych ekspertów mobilnych potocznie zwanych „rzeczoznawcami”, którzy nie posiadają specjalistycznej wiedzy a tym bardziej narzędzi, które byłyby w stanie ograniczyć ten proceder [Lewicki, 2014].

Poczynione obserwacje rzeczywistości rynkowej wykazują bezspornie, że w większości zdarzeń osobą, która może już na pierwszym etapie likwidacji szkody zidentyfikować prawdopodobieństwo działalności „fraudowej” w odniesieniu do szkód komunikacyjnych likwidowanych zarówno z polis odpowiedzialności cywilnej czy autocasco jest ekspert mobilny posiadający nie tylko w „wieloletnią wiedzę” ale także dysponujący wysoce wyspecjalizowanymi narzędziami i aplikacjami teleinformatycznymi [Lewicki, 2016].

Autor w swoich rozważaniach stawia tezę, że na współczesnym rynku ubezpieczeniowym obszar działalności eksperta mobilnego czy też rzeczoznawcy samochodowego nie sprowadza się już tylko do oszacowania hipotetycznych kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu, ale jego wiedza wsparta odpowiednimi narzędziami teleinformatycznymi poparta współpracą i innymi podmiotami np. autoryzowanymi stacjami napraw może stanowić pierwszy element systemu identyfikacji tj. zagrożeń fraudowych. Wieloletnia praktyka zawodowa autora artykułu wskazuje, że fakt ten nie zawsze jest dostrzegany przez zakłady ubezpieczeń prowadzące swoją działalność szczególnie w zakresie ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce. Zaobserwowano, że w większości przypadków towarzystwa ubezpieczeniowe woła korzystać z usług outsourcingowych np. biur detektywistycznych bądź, też na własną rękę prowadzić „dochodzenia”, zamiast wyposażyć w odpowiednie narzędzia eksperta mobilnego. Na uwagę zasługuje fakt, że jeszcze do niedawna takie postępowanie w większości przypadków przynosiło oczekiwany rezultat w postaci wzrostu wykrywalności prób wyłudzeń odszkodowań. Jednak w ostatnim czasie w odniesieniu do tak prowadzonej strategii działania towarzystw ubezpieczeniowych zauważalny jest trend wzrostu skali zjawiska przestępczości ubezpieczeniowej w odniesieniu do szkód komunikacyjnych. Wpływ na stan rzeczy mają takie determinanty jak dywersyfikacja działalności oraz wzrost „know how” u potencjalnych przestępców. Zatem brak zmian strategii działania towarzystw w tej materii w niedalekiej przyszłości doprowadzi to do obniżenia prawdopodobieństwa wykrycia próby wyłudzenia odszkodowania, stwarzając tym samym gwarancję uzyskania satysfakcjonującej ekonomicznie kwoty z działalności przestępczej.

Na tym etapie rozważań należy wspomnieć, że procederze przestępczości ubezpieczeniowej potencjalni przestępcy korzystają z coraz to nowszych rozwiązań technologicznych [Auto Insurance, 2013]. Jednakże narzędzie, które służy do dokonania przestępstwa w przypadku szkód komunikacyjnych pozostaje te same a nikt inny oprócz eksperta mobilnego czy też rzeczoznawcy samochodowego nie posiada tak rozległej wiedzy o tym narzędziu [Tennyson Salsas-Form, 2002].

Zatem obszary działalności eksperta mobilnego nie powinny sprowadzać się jedynie do oszacowania hipotetycznych kosztów naprawy. Jego wiedza wsparta narzędziami teleinformatycznymi może być wykorzystana do ustalenia min.: historii uszkodowości pojazdu, ustalenia pochodzenia pojazdu i jego identyfikacji, sprawności poszczególnych podzespołów pojazdu czy też możliwości dokonania jego kradzieży jak i jego komponentów, a niedalekiej przyszłości także innych danych pochodzących tz. czarnych skrzynek pojazdu [Crash Data, 2017].

Podsumowując pojawienie się nowych narzędzi teleinformatycznych, oraz wprowadzone zmiany w procedurach likwidacji szkód komunikacyjnych, choćby w postaci weryfikacji historii uszkodowości klienta doprowadziły do bardziej przemyślanych zachowań rynkowych, których celem jest dokonanie przestępstw ubezpieczeniowych polegających na osiągnięciu znacznych zysków ekonomicznych bez wzbudzania ewentualnych podejrzeń. Choć wymienione obszary działalności eksperta mobilnego, do tej pory nie stanowiły sfery zainteresowań towarzystw ubezpieczeniowych w odniesieniu do wszystkich szkód komunikacyjnych zgłaszanych i likwidowanych przez zakłady ubezpieczeń, to jak wykazuje autor w zaprezentowanych poniżej przykładach, stanowić mogą istotne narzędzie w procesie walki z tym procederem.

## **2. Nowoczesne narzędzia teleinformatyczne wykorzystywane w procesie identyfikacji przestępstw ubezpieczeniowych stosowane przez rzeczoznawców samochodowych**

Już na samym wstępie rozważań w tej materii należy zaznaczyć, że omówienie wszystkich narzędzi teleinformatycznych pomocnych w procesie przeciwdziałania przestępczości ubezpieczeniowej byłoby błędem natury merytorycznej. Część z tych rozwiązań nadal nie jest znana sektorowi przestępczości

ubezpieczeniowej a ich ujawnienie doprowadziłyby do obniżenia skuteczności ich działania. Dlatego też w celu zobrazowania wspomnianych zależności omówiono przykłady obecnie znanych i stosowanych narzędzi, które pozwoliły na zidentyfikowanie tego zjawiska w odniesieniu do zgłoszonych szkód z polisy ubezpieczenia autocasco oraz z polisy odpowiedzialności cywilnej.

### **2.1. Próba wyłudzenia odszkodowania z polisy autocasco - wymiar ekonomiczny**

Szkoda zgłoszona została z polisy autocasco w 2016 roku, pod koniec okresu ubezpieczenia. Przedmiotem szkody był pojazd marki BMW serii 7. Próba fraudu ubezpieczeniowego w tym przypadku polegała na fackie, zgłoszenia fikcyjnej kradzieży elementów wyposażenia pojazdu. Części te zostały już znacznie wcześniej wymontowane z pojazdu tj. poduszki powietrzne i wyświetlacz nawigacji, elementy deski rozdzielczej. Suma roszczenia opiewała na kwotę około 40 tys. zł.

Zachowanie poszkodowanego na pierwszym etapie polegało na zgłoszeniu szkody z polisy autocasco do zakładu ubezpieczeń. Zgodnie z warunkami ubezpieczenia w zgłoszeniu szkody potwierdzono, że pojazd był zamknięty i znajdował się w garażu w obiekcie niemonitorowanym a fakt kradzieży został stwierdzony po powrocie do domu z joggingu.

Zachowanie zakładu ubezpieczeń na pierwszym etapie polegało na podjęciu działań dwukierunkowych, czyli zleceniu zbadania okoliczności szkody biurze detektywistycznemu (usługa outsourcingowa 1500 zł) oraz z drugiej strony dokonaniu sprawdzenia szkodowości klienta w dostępnych bazach danych. Na dalszym etapie likwidacji szkody ekspert mobilny zakładu ubezpieczeń dokonał oględzin pojazdu, oceniając zakres uszkodzeń. Stwierdzono min. wybicie szyb bocznych szt.2 oraz uszkodzenia zamków, przystępując tym samym do oszacowania kwoty odszkodowania. Wnikliwa analiza zdjęć wzbudziła jednak wątpliwości czy rzeczywiście w tak krótkim czasie udałoby się dokonać, tak precyzyjnego demontażu w/w elementów. W tym konkretnym przypadku wykrycie fraudu ubezpieczeniowego polegało na zastosowaniu nowoczesnego narzędzia teleinformatycznego o nazwie CRASH DATA. Ponownie na miejsce zdarzenia udaje się ekspert wyposażony w specjalistyczne narzędzie i dokonuje sczytania danych przez istniejące sterowniki i moduły pojazdu. Otrzymuje informację, że w/w elementy wyposażenia zostały wymontowane z pojazdu jeden dzień przed deklarowaną

datą powstania szkody. Na podstawie tych danych odmawia wypłaty odszkodowania kierując jednocześnie sprawę do prokuratury.

Analizując korzyści ekonomiczne wynikające z zastosowywania wyżej wspomnianego narzędzia należy wspomnieć, że kwota roszczenia poszkodowanego opiewała na 40 tys. zł. Natomiast koszt zastosowania narzędzia teleinformatycznego, które uchroniło towarzystwo od bezzasadnej wypłaty to kwota 1500 zł. Na tym etapie rozważań warto podkreślić, że działania towarzystwa ubezpieczeń polegające na sprawdzeniu okoliczności powstania szkody tj. usługa outsourcingowa i szkodowości klienta nie przyniosły spodziewanego rezultatu. Dopiero wykorzystanie specjalistycznego narzędzia przez eksperta mobilnego doprowadziło do wykrycia próby przestępstwa.

## **2.2. Próba wyłudzenia odszkodowania z zakresu polisy odpowiedzialności cywilnej- wymiar ekonomiczny**

Szkoda została zgłoszona z polisy odpowiedzialności cywilnej sprawcy kolizji w dniu 11. 08.2016. Uszkodzeniu uległ pojazd Audi S5 cabrio, rok produkcji 2014. Na miejsce kolizji nie została wezwana policja. Poszkodowany posiadał jednak nagranie z wideorejestratora oraz oświadczenia czterech świadków zajścia.

Próba fraudu ubezpieczeniowego w tym przypadku próba polegała na uzyskaniu ekwiwalentu pieniężnego za pojazd, który uległ wcześniejszej kolizji na terenie Stanów Zjednoczonych tj. próbowano użyć te same części oraz podzespoły, które wcześniej były już uszkodzone. Wykrycie próby fraudu było utrudnione, ponieważ pojazd nie został sprowadzony w takim stanie do Polski tylko do Niemiec gdzie został „odbudowany najniższym nakładem kosztów”, a na późniejszym etapie sprowadzony do Polski i zarejestrowany. W polskich bazach nigdy nie figurował, jako pojazd uszkodzony, także i użytkownik pojazdu nie posiadał historii szkodowej.

Etap pierwszy zachowania towarzystwa ubezpieczenia polegał na zleceniu usługi biurze detektywistycznemu w celu ustalenia okoliczności powstania szkody (koszt usługi outsourcingowej w tym przypadku wyniósł 1500 zł). Okoliczności szkody budziły wątpliwości zważywszy na fakt, że sprawcą kolizji była osoba młoda kierująca pojazdem marki Fiat o niskiej wartości rynkowej. Zarówno zleceniobiorca jak i w tym przypadku zleceniodawca nie zwrócili uwagi na aspekt, faktycznego pochodzenia pojazdu. Wychodząc z założenia, że okoliczności powstania szkody budzą wątpliwości ze względu na wiek sprawcy oraz niską wartość rynkową drugiego. Zakład ubezpieczeń

po wstępnej analizie podjął decyzję o uznaniu części roszczeń i wypłacie w kwoty w wysokości 9.456,15 zł. Towarzystwo założyło, że poszkodowany nie będzie się odwoływał a zgromadzony materiał będzie wystarczający na podtrzymanie stanowiska.

Etap pierwszy postępowania poszkodowanego to złożenie odwołania od decyzji towarzystwa. Do akt sprawy poszkodowany dołącza nagranie z wideo rejestratora, oświadczenia świadków oraz zdjęcia wykonane aparatem fotograficznym określające zakres uszkodzeń bezpośrednio po kolizji. Towarzystwo ubezpieczeniowe na tej podstawie podejmuje decyzję o zawarciu ugody z poszkodowanym. (Na kwotę roszczenia składają się sumy takie jak.: kosztorys pojazdu 60 tys. zł, koszty wynajęcia pojazdu zastępczego około 10 tys. zł oraz roszczenia wynikające z szkody osobowej 50 tys. zł.) Przed zawarciem ugody akta szkody ponownie trafiają do eksperta mobilnego w celu prawidłowego oszacowania kwoty zawarcia ugody.

Wykrycie fraudu ubezpieczeniowego polega na wykorzystaniu narzędzi teleinformacyjnych w postaci platformy CARFAX oraz AUTODNA. Ekspert mobilny ponownie analizuje akta sprawy, konsultując się z rzeczoznawcą samochodowym. Ich zainteresowanie budzi specyfikacja wyposażenia pojazdu. Ekspert podejmuje decyzję o skorzystaniu z platformy AUTODNA w celu weryfikacji wyposażenia pojazdu (koszt usługi 100 zł). Dzięki zastosowaniu tego narzędzia otrzymuje informację, że pojazd ten został wyprodukowany na rynek amerykański a jego historia eksploatacji powinna być dostępna na platformie CARFAX. Po logowaniu uzyskuje dostęp także do zdjęć pojazdu i historii wcześniejszych uszkodzeń (koszt usługi 150 zł). Analiza dokumentacji zdjęciowej powyżej sprawie wskazuje jednoznacznie, że uszkodzenia elementów zewnętrznych jak i podzespołów pojazdu są takie jak na zdjęciach z platformy CARFAX. Sprawa zostaje skierowana do prokuratury.

Analizując korzyści ekonomiczne wynikające z zastosowywania wyżej wspomnianego narzędzia należy wspomnieć, że koszt roszczenia poszkodowanego opiewał na kwotę 120 tys. zł. Natomiast koszt zastosowania narzędzia teleinformatycznego, które uchroniło towarzystwo od bezzasadnej wypłaty to zaledwie 250 zł.

Wniosek z zaprezentowanego powyżej przykładu jest oczywisty, towarzystwo ubezpieczeń na pierwszym etapie nie zidentyfikowało zagrożenia, ponieważ opierało się wyłącznie na wiedzy biura detektywistycznego (ponosząc dodatkowe koszty w wysokości 1500 zł) i danych dostępnych w polskich



systemach, które nie w pełni pozwalają na identyfikację nowych metod stosowanych przez „potencjalnych przestępców”. Dopiero do wypłacie odszkodowania i zwiększeniu sumy roszczenia przy zastosowaniu stosownych narzędzi udało się zidentyfikować w/w zagrożenie a towarzystwo ubezpieczeniowe uniknęło wypłaty kwoty w wysokości 120 tys. zł.

Reasumując zaprezentowane powyżej przykłady to tylko nieznaczna część „przypadków”, z którymi podczas swojej pracy zawodowej spotykali się eksperci mobilni jednego z zakładów ubezpieczeń. Wskazują one dobitnie, że w aspekcie walki z przestępczością ubezpieczeniową towarzystwa ubezpieczeniowe powinny korzystać nie tylko z usług biur detektywistycznych, czy też dostępnych narzędzi w postaci bazy danych oferowanych przez instytucje państwowe. Zakłady ubezpieczeń powinny w większym zakresie rozważyć wykorzystanie przez ich ekspertów mobilnych specjalistycznych narzędzi i aplikacji teleinformatycznych. Zważywszy, że jak wykazał autor artykułu ich zastosowanie może przynieść wymierne korzyści ekonomiczne obydwu stronom.

## **Podsumowanie i Wnioski**

Pośród uznanych autorytetów z zakresu ekonomii dominuje pogląd, że XXI wieku nie istnieje sektor gospodarki, który nie byłby podatny na działalność przestępczą [Deaton Angus, 2013]. Bez wątpienia współczesny rynek ubezpieczeniowy jest tego najlepszym przykładem. Ubezpieczenia komunikacyjne od dawna stanowią kluczową część produktów oferowanych przez zakłady ubezpieczeń. Jeżeli na rynku pojawia się dany produkt to istnieje też pokusa uzyskania z niego korzyści finansowych nie zawsze zgodnie z przepisami prawa [Derring, 2002]. Bez wątpienia sektor przestępczości ubezpieczeniowej w odniesieniu do szkód komunikacyjnych w ostatnim roku zmienił swoje oblicze, znacznie ewoluując i poszerzając zakres swojej działalności. Najznakomitszym tego przykładem jest coraz to częściej spotykany trend polegający na zakładaniu biur dochodzenie roszczeń przez tz. grupy przestępcze, bądź też osoby o znanej „historii szkodowej”. Ten sposób działania pozwala min. na nie okazywanie pojazdu do oględzin albo zgłaszaniu szkody np. po upływie kilku miesięcy a nawet roku od zdarzenia „automatycznie” na drogę postępowania sądowego pomijając zakład ubezpieczeń zwiększając tym samym wielokrotnie kwotę żądanych roszczeń. W takich przypadkach możliwość wykrycia przestępstwa ubezpieczeniowego przez zakłady ubezpieczeń na podstawie dzisiaj wypracowanych standardów i procedur jest praktycznie znikoma.

Ponadto współczesna działalność przestępcza poprzedzana jest włamaniami „hackerskimi” do baz danych towarzystw ubezpieczeniowych i tych tworzonych przez instytucje ubezpieczeniowe w celu pozyskania stosownych informacji bądź też i „usunięcia z systemu”. Na europejskim rynku ubezpieczeniowym spotykane są już przypadki gdzie członkowie zorganizowanych grup przestępczych zatrudniają się w towarzystwach ubezpieczeniowych i opracowują zarówno struktury, procesy jak i sposoby działania np. pionów zajmujących się zwalczaniem przestępczości ubezpieczeniowej. Nie wspominając o procederach zacierania informacji zapisywanych na sterownikach i układach poszczególnych pojazdów dzięki zastosowaniu odpowiednich narzędzi i nielegalnego oprogramowania.

Wniosek z zaprezentowanych rozważań jest oczywisty. Postęp, który dokonał się w tym sektorze rynku wymaga wdrożenia nowych procedur działania. Należy jak najszybciej i wyposażyć ekspertów mobilnych w najnowsze aplikacje i narzędzia teleinformatyczne tylko w takich okolicznościach istnieje możliwość podjęcia walki z tym zjawiskiem w nowych zaprezentowanych przez autora realiach rzeczywistości rynkowej. W przeciwnym brak działań w tej materii w przeciągu kilku lat doprowadzi do sytuacji, że zakłady ubezpieczeń, zostaną daleko w tyle, za pomysłowością sprawców tego rodzaju przestępstw ubezpieczeniowych. Szczególnie, że obecny wymiar kary za takie „przestępstwa” jest stosunkowo łaskawy dla sprawców takich czynów.

Podsumowując identyfikacja wszystkich zagrożeń związanych przestępczością ubezpieczeniową w zakresie ubezpieczeń komunikacyjnych w dobie obecnego rozwoju teleinformatycznego jest praktycznie nierealna. Same stworzenie baz informacji o tzn. „historii szkodowej” w tym przypadku okazuje się niewystarczające, aby walczyć skutecznie z tym procederem. Ponadto w wielu publikacjach odnoszących się do problematyki fraudu ubezpieczeniowego wskazuje się przede wszystkim na skutki tego procederu dla całego rynku ubezpieczeniowego zapominając, że pierwszą linię obrony może stanowić ekspert mobilny wyposażony w specjalistyczne narzędzia.

Resumując zaprezentowane przez autora rozważania nie wyczerpują w pełni istoty zagadnienia, a stanowią jedynie próbę zasygnalizowania złożoności badanej problematyki dotyczącej przestępczości ubezpieczeniowej w zakresie szkód komunikacyjnych w Polsce i Europie i powinny zachęcić do dalszych działań i dyskusji w tej tematyce.

## Literatura

- Auto Insurance. 2013. Costs and Expenditures, *Insurance Information Institute*.
- Deaton Angus. 2013. The Great Escape: Health, Wealth, and the Origins of Inequality. *Princeton: Princeton University Press*.
- Derrig Richard. 2002. Insurance Fraud. *The Journal of Risk and Insurance*. 69.3.
- Lewicki Wojciech. 2010. *Ekonomiczne i Organizacyjne skutki wyłączeń sektorowych na rynku motoryzacyjnym w Polsce*. Print Group, Szczecin.
- Lewicki Wojciech. 2014. Dostępność poszczególnych kategorii części zamiennych jako determinant wzrostu przestępczości ubezpieczeniowej studium przypadku - oc szkoda majątkowa na mieniu. *Konferencja Przestępczość Ubezpieczeniowa*, Szczecin.
- Lewicki Wojciech. 2016. Analiza wymiaru ekonomicznego przestępczości ubezpieczeniowej w nowych realiach rynkowych studium przypadku- alternatywne części zamienne a proces likwidacji szkody komunikacyjnej. *Konferencja Przestępczość Ubezpieczeniowa*, Szczecin.
- Materiały Crash DATA Polska 2016.
- Tennyson Daniel, Salsas-Forn Paul, 2002. Claims Auditing in Automobile Insurance: Fraud Detection and Deterrence Objectives. *The Journal of Risk and Insurance*.
- Materiały FIEA.2016. *Komisja Monitorowania Przestępczości Ubezpieczeniowej*, Paryż.
- Norstrom Paul. 2015. Insurance Fraud A threat against the society *Konferencja Przestępczość Ubezpieczeniowa*, Szczecin.