

PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 415

Ubezpieczenia wobec wyzwań XXI wieku



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2016

Redakcja wydawnicza: Jadwiga Marcinek
Redakcja techniczna: Barbara Łopusiewicz
Korekta: Justyna Mroczkowska
Łamanie: Agata Wiszniowska
Projekt okładki: Beata Dębska

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania
znajdują się na stronach internetowych
www.pracnaukowe.ue.wroc.pl
www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Publikacja udostępniona na licencji Creative Commons
Uznanie autorstwa-Użycie niekomercyjne-Bez utworów zależnych 3.0 Polska
(CC BY-NC-ND 3.0 PL)



© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2016

ISSN 1899-3192
e-ISSN 2392-0041

ISBN 978-83-7695-571-1

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Zamówienia na opublikowane prace należy składać na adres:
Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
ul. Komandorska 118/120, 53-345 Wrocław
tel./fax 71 36 80 602; e-mail: econbook@ue.wroc.pl
www.ksiegarnia.ue.wroc.pl

Druk i oprawa: TOTEM

Spis treści

Wstęp	9
Maria Balcerowicz-Szkutnik, Włodzimierz Szkutnik: Problemy ubezpieczeń społecznych i emerytalnych w Federacji Rosyjskiej / Social and pension insurance problem in Russian Federation	11
Teresa H. Bednarczyk: Mikroubezpieczenia – innowacja produktowa czy powrót do korzeni? / Microinsurance – product innovation or return to the roots?.....	23
Barbara Cieślak: UBI zamiast czy obok SBM? / UBI together with or instead of BMS?.....	33
Roman Garbiec: Financial Effects of Social Security System Reforms in Selected Countries of the European Community / Efekty finansowe reform publicznych systemów ubezpieczeń społecznych w wybranych państwach Unii Europejskiej	42
Aleksandra Hęcka, Krzysztof Łyskawa: Ubezpieczenia zagrożeń środowiskowych w gospodarstwie rolnym / Insurance of environmental risk in agricultural entity.....	55
Marietta Janowicz-Lomott, Krzysztof Łyskawa: <i>Underwriting</i> i polityka lokacyjna zakładów ubezpieczeń w kształtowaniu taryf na rynku ubezpieczeń majątkowych / Underwriting and investment policy of insurances companies in creating rates on the market of property insurance.....	68
Maria Kiedrowska: Ryzyko badania sprawozdania finansowego zakładu ubezpieczeń / Insurance company financial statement audit risk	83
Bożena Kołosowska, Angelika Kuligowska: Praktyczne stosowanie triggerów na przykładzie ubezpieczenia gminy / Practical application triggers on the example of municipalities insurance	94
Rafał Komorowski, Katarzyna Kubiszewska: Islamic Takaful: Has it successfully substituted conventional insurance? / Islamic Takaful: czy skutecznie zastąpił ubezpieczenia komercyjne?.....	104
Lech Kujawski, Agnieszka Pobłocka: Oszacowanie rezerwy IBNR bayesowskim modelem <i>chain ladder</i> w ubezpieczeniach majątkowych / Bayesian methods for calculation the best estimate of IBNR technical provision in non-life insurance	115
Agnieszka Kurdyś-Kujawska: Motywy zakupu dobrowolnych ubezpieczeń przez rolników Pomorza Środkowego / The motives of purchase voluntary insurances by farmers of the Middle Pomerania	124

Robert Kurek: Nadzór nad globalnie działającymi zakładami ubezpieczeń – wymogi kapitałowe / Supervision over the globally functioning insurance institutions – capital requirements	134
Sergiusz Lenhardt: Perspektywy dla rynku ubezpieczeń samochodów zabytkowych w Polsce / Perspectives for the classic cars insurance market in Poland	143
Jerzy Łańcucki: Mechanizm nadzoru nad grupą ubezpieczeniową w nowych regulacjach unijnych / Mechanism of insurance group supervision in new EU regulations	152
Beata Nowotarska-Romaniak: The marketing meaning of customers as users of insurance services / Marketingowe znaczenie klientów jako użytkowników usług ubezpieczeniowych	163
Sylvia Pieńkowska-Kamieniecka: Partycypacja osób młodych w dodatkowym systemie emerytalnym / The participation of young people in the additional pension scheme	171
Piotr Pisarewicz: Wynagrodzenia z tytułu sprzedaży ubezpieczeń jako wyznacznik strategii rozwoju banków opartych na modelu współpracy z zakładami ubezpieczeń / Insurance commissions as a determinant of banks' strategies based on co-operation with an insurance companies.....	182
Agnieszka Przybylska-Mazur: Wybrana metoda oszacowania ryzyka rachunków zdrowia / Selected method of estimating the risk of health accounts.....	194
Paweł Rozumek: Instrumenty zarządzania ryzykiem katastroficznym i niekatastroficznym w rolnictwie – analiza porównawcza ubezpieczeń tradycyjnych i indeksowych / Catastrophic and non-catastrophic risk management tools in agriculture – comparative analysis of traditional and index insurances	203
Ewa Spigarska: Bilans zakładów ubezpieczeń na potrzeby wymogów wypłacalności i do celów statutowych – podobieństwa i różnice / Balance sheet of insurance companies for solvency requirements and for statutory purposes – similarities and differences.....	214
Grzegorz Strupczewski: Identyfikacja kluczowych determinant zakupu dotowanego ubezpieczenia upraw rolnych i zwierząt gospodarskich / Identification of the key determinants of subsidized crop and livestock insurance purchase.....	225
Waldemar Truszkiewicz: Medyczna ocena następstw szkody osobowej w roszczeniach odszkodowawczych – wielowymiarowy, nowoczesny System HBT (Human Body Trauma) Index w miejsce jednowymiarowej tabeli ZUS / Replacement of one-dimensional ZUS (Social Insurance Institute) table with a multidimensional, advanced HBT (Human Body Trauma) system in Medical valuation of consequences of injuries on the person in compensation claims	241

Tatiana Verezubova: Rodzaje ubezpieczeń w strategii finansowej zakładów ubezpieczeniowych rekomendowane na podstawie analizy ryzyka i rentowności – metodologia wyboru / The method of selection of preferential insurance forms based on risk analysis and profitability in financial strategy of insurance companies.....	250
Alicja Wolny-Dominiak, Stanisław Wanat: Taryfikacja <i>a priori</i> z wykorzystaniem kopuli / On the use of copula in ratemaking	258

Wstęp

Ubezpieczenie jako urządzenie gospodarcze funkcjonuje od bardzo dawna. We współczesnych czasach w wielu krajach w ramach rynków finansowych działają rozwinięte w różnym stopniu rynki ubezpieczeniowe. Ryzyko, które towarzyszy człowiekowi od zarania dziejów i które dało początek zorganizowania instytucji ubezpieczenia, występuje ciągle i jednocześnie na skutek rozwoju cywilizacyjnego, rozwoju technologicznego oraz zmieniających się procesów demograficznych. Pojawiają się nowe kategorie ryzyka, które mogą być przedmiotem ubezpieczenia. Wobec zmieniającego się otoczenia rynek ubezpieczeniowy dostosowuje się i proponuje nowe produkty ubezpieczeniowe. Jednocześnie zakłady ubezpieczeń z obowiązku muszą dbać o bezpieczeństwo finansowe swoich klientów, aby nie podważyć podstawowej zasady realności ochrony ubezpieczeniowej. Wszystkie te zjawiska można zaliczyć do obszarów badawczych środowiska akademickiego zajmującego się problematyką ubezpieczeniową. Ponadto nowe tendencje, które pojawiają się w systemach emerytalnych, wywołane starzeniem się społeczeństw i niewydolnością repartycyjnego systemu emerytalnego, a równocześnie pojawiającymi się kryzysami na rynkach finansowych, generują cały szereg problemów badawczych, które są również w zasięgu zainteresowań wielu środowisk akademickich. Funkcjonujący w Polsce od kilkunastu lat nowy system emerytalny budzi różne kontrowersyjne dyskusje i skłania do wstępnej oceny, a zagadnienia te wiążą się z funkcjonowaniem systemu ubezpieczeń społecznych, w tym również z finansowaniem ochrony zdrowia.

Jak widać, tematyka badawcza obejmująca bardzo szeroko rozumiane ubezpieczenia od strony teoretycznej, jak również praktyki ubezpieczeniowej, jest niezwykle obszerna. Wszystkie te problemy są zawarte w przygotowanej pracy.

Zbiór zawiera artykuły, zaprezentowane na IX Międzynarodowej Konferencji „Ubezpieczenia wobec wyzwań XXI wieku”, która odbyła się w maju 2015 r. w Rydzynie. Konferencja jest organizowana z inicjatywy i w wyniku współpracy Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu i Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu. Biorą w niej udział osoby reprezentujące wszystkie czołowe krajowe środowiska akademickie zajmujące się problematyką ubezpieczeniową oraz przedstawiciele praktyki ubezpieczeniowej. Od kilku lat przyjeżdżają również uczestnicy z zagranicy, z takich państw, jak: Rosja, Ukraina, Białoruś, Słowacja, Czechy i Niemcy. Tematyka badawcza prezentowana na obradach koncentruje się wokół następujących zagadnień:

- Funkcjonowanie rynku ubezpieczeniowego w Polsce i w świecie
- Zarządzanie ryzykiem w ubezpieczeniach
- Gospodarka finansowa ubezpieczycieli

- Zastosowanie metod ilościowych w ubezpieczeniach
 - Problematyka prawna w ubezpieczeniach
- Artykuły opublikowane w tym opracowaniu dotyczą powyższych zagadnień.

Pragniemy wszystkim Autorom serdecznie podziękować za przygotowanie interesujących artykułów poruszających wiele ważnych, aktualnych problemów i mamy nadzieję, że publikacja ta wzbogaci literaturę ubezpieczeniową i będzie inspiracją do dalszych badań.

W imieniu Autorów i własnym wyrażamy głęboką wdzięczność recenzentom: Pani Profesor Marii Balcerowicz-Szkutnik, Pani Profesor Teresie Bednarczyk, Panu Profesorowi Jackowi Lisowskiemu, Panu Profesorowi Markowi Monkiewiczowi, Panu Profesorowi Kazimierzowi Ortyńskiemu, Pani Profesor Wandzie Sułkowskiej, Panu Profesorowi Włodzimierzowi Szkutnikowi, Panu Profesorowi Tadeuszowi Szumliczowi oraz Panu Profesorowi Adamowi Śliwińskiemu – za cenne uwagi, które pozwoliły nadać publikacji lepszy kształt.

Redaktorzy naukow
Wanda Ronka-Chmielowiec
Patrycja Kowalczyk-Rólczyńska

Sergiusz Lenhardt

Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu
e-mail: sergiusz.lenhardt@ue.poznan.pl

PERSPEKTYWY DLA RYNKU UBEZPIECZEŃ SAMOCHODÓW ZABYTKOWYCH W POLSCE

PERSPECTIVES FOR THE CLASSIC CARS INSURANCE MARKET IN POLAND

DOI: 10.15611/pn.2016.415.13

Streszczenie: Niniejszy artykuł poświęcony został zagadnieniu ubezpieczeń przeznaczonych dla samochodów zabytkowych. Szczególną uwagę zwraca się w nim na problematykę związaną z ubezpieczeniem AC tego rodzaju pojazdu, tj. dostępność usługi, kwestia wyceny i likwidacji szkody. Celem artykułu było zbadanie poprzez analizę ofert ubezpieczycieli zagranicznych oraz dostępnych materiałów krajowych przewidywanych kierunków rozwoju produktów ubezpieczeń samochodów zabytkowych w Polsce. Artykuł składa się z trzech części, tj. przedstawienia obecnej sytuacji w Polsce, antycypacji perspektyw oraz analizy rozwiązań zagranicznych.

Słowa kluczowe: pojazd zabytkowy, ubezpieczenie AC, wycena pojazdu.

Summary: The article was devoted to the topic of classic car insurance market in Poland and its coming perspectives for growth. Particular attention was dedicated to terms with classic cars AC insurance, like service availability, valuation matters and liquidation of damages. The aim of the article was to investigate by analyzing foreign insurers' offers and available domestic materials, expected development directions of classic car insurance products in Poland. The paper consists of three main parts: the initial one in which there is described a present situation in Poland, the second with coming perspectives and the third about foreign solutions' analysis.

Keywords: classic car, classic car insurance, car valuation.

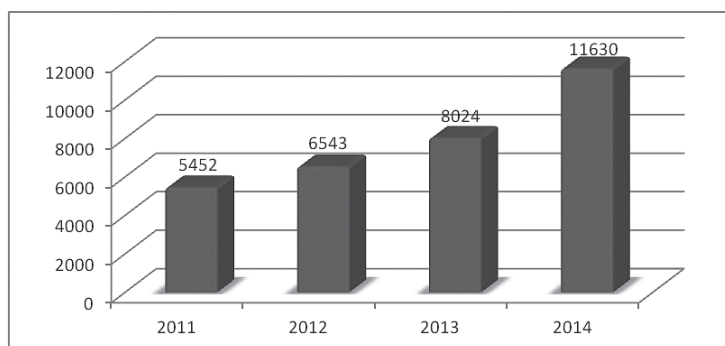
1. Wstęp

W ostatnich latach dostrzegalny jest znaczny wzrost polskiego rynku samochodów zabytkowych, który zdaje się podążać za głównym trendem europejskim. Wraz ze wzrostem liczby rejestracji tego typu pojazdów będzie rosło zapotrzebowanie na specjalne produkty ubezpieczeniowe, które pozwolą wyjść naprzeciw nowym potrzebom potencjalnych usługobiorców. Obecnie oferta polskich ubezpieczycieli jest

dość uboga i w większości przypadków stanowi barierę do popularyzacji zamiłowań kolekcjonerskich w tym kraju. Wyznacznikami dalszego rozwoju usług ubezpieczeniowych w tym zakresie mogą być bardziej rozwinięte kraje, tj. Niemcy, Wielka Brytania czy Stany Zjednoczone, których doświadczenie z pewnością będzie cennym drogowskazem dla mniejszych gospodarek. Celem artykułu jest więc zbadanie poprzez analizę ofert ubezpieczycieli zagranicznych oraz dostępnych materiałów krajowych przewidywanych kierunków rozwoju produktów ubezpieczeń samochodów zabytkowych w Polsce. Wstępna analiza obecnego polskiego rynku ubezpieczeniowego wskazuje bowiem na brak tego rodzaju usług, co w perspektywie najbliższych lat powinno ulec zmianie.

2. Obecna sytuacja na rynku samochodów zabytkowych w Polsce

W Polsce z roku na rok rośnie liczba pasjonatów, którzy odnaleźli swoje zamiłowanie w świecie klasycznej motoryzacji. Jeden z najbardziej rozpoznawalnych klubów samochodów zabytkowych „Klub Zabytkowych Mercedesów Polska” w momencie założenia w roku 2000 liczył niespełna 16 członków, natomiast obecnie jest ich już prawie 10 razy więcej. Wzrost liczby zainteresowanych odpowiada przy tym ogólnej tendencji na rynku aut zabytkowych, która na przestrzeni ostatnich lat kształtuje się bardzo korzystnie. Corocznie w Polsce odnotowuje się średnio 25-procentowy wzrost liczby tego typu pojazdów, osiągający w roku 2014 poziom 11 630 aut w parku¹. Nie bez znaczenia jest również średni rocznik, którym obecnie jest rok 1972, a więc w większości są to pojazdy mające więcej niż 25 lat, co jest warunkiem koniecznym do uzyskania statusu pojazdu historycznego² [Ustawa z 22 maja 2003, art. 2 ust. 1 pkt 11].



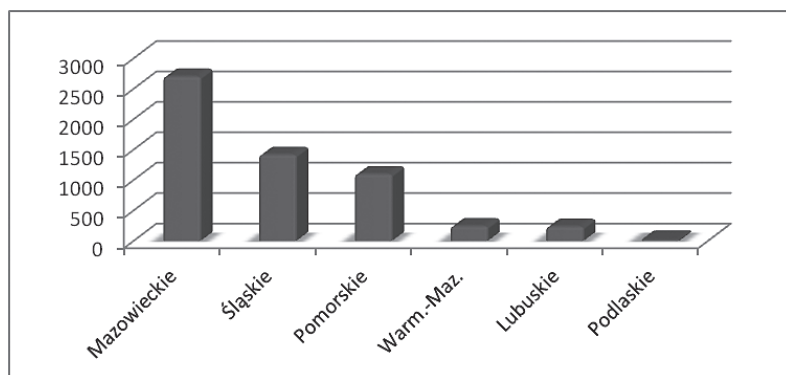
Rys. 1. Liczba samochodów zabytkowych w Polsce w parku w latach 2011-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SAMAR.

¹ Dane SAMAR obejmują wyłącznie pojazdy zarejestrowane jako zabytkowe. Całkowita liczba samochodów zabytkowych szacowana jest w Polsce na ok. 50 tys. pojazdów.

² Na potrzeby niniejszego artykułu pojęcia „pojazd historyczny” oraz „pojazd zabytkowy” będą używane zamiennie.

Pasja związana z samochodami zabytkowymi uważana jest powszechnie za drogą, co faktycznie nie odbiega tak bardzo od rzeczywistości. Z tego też tytułu zagęszczenie osób zainteresowanych jest większe w bardziej majątnych i ludnych częściach kraju. Oddają to dość dobrze dane odnośnie do sześciu województw z dwóch biegunów wyznaczonych na podstawie przeciętnego poziomu majątku, które ujmują liczbę aut zabytkowych posiadanych przez ich mieszkańców.



Rys. 2. Liczba samochodów zabytkowych w wybranych województwach w roku 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SAMAR.

Niestety, ogólny trend, jaki panuje na rynku pojazdów zabytkowych w Polsce, nie znajduje odbicia w przygotowanych dla nich produktach ubezpieczeniowych. Spośród 10 największych firm ubezpieczeniowych oferujących swoje usługi w Polsce tylko jedna mówi otwarcie o zamiarze wprowadzenia ubezpieczenia AC dla tego typu pojazdów³. Należy przy tym wspomnieć, iż aktualnie użytkownicy nie mają problemów z zawarciem obowiązkowego ubezpieczenia OC, jednak rzadko oferowane są im stosowne zniżki odzwierciedlające mniejszą szkodowość tej szczególnej grupy społecznej [Majewski 2014, s. 146]. Jednym z dwóch zakładów dostrzegających zalety, jakie wiążą się z gronem sympatyków motoryzacji klasycznej, jest PZU SA, które proponuje 70-procentowy rabat na ubezpieczenie OC pojazdu zabytkowego w momencie, gdy właściciel okaże kartę członkostwa w Polskim Związku Motorowym. Dodatkowo trzeba pamiętać o szczególnym uprzywilejowaniu pojazdów historycznych w postaci możliwości zawarcia ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego na okres nie krótszy niż 30 dni, co również wpływa na zmniejszenie wysokości składki, a tym samym czyni wspomniany wydatek mniej dotkliwym dla posiadaczy tego typu samochodów. Osoby pasjonujące się motoryzacją zabytkową uważane są jednak za dość majątną grupę społeczną, co również może być pożytywane za pewną szansę dla ubezpieczycieli na sprzedaż dodatkowych usług ubezpieczeniowych [Steinfurth 2015].

³ Na podstawie badań własnych. Niekiedy ubezpieczyciele zgadzają się na objęcie pojazdu zabytkowego ubezpieczeniem AC, jednak dotyczy to tylko strategicznych klientów danego zakładu.

Wraz z rozwojem rynku samochodów zabytkowych wzrasta liczba serwisów wyspecjalizowanych w restaurowaniu oraz naprawie tego typu pojazdów⁴. Wiele przedsiębiorstw zostało założonych już w latach 80., budując swoją pozycję nie tylko w kraju, ale i za granicą. Obecnie dostrzegalny jest trend w kierunku pozyskiwania coraz to większej klienteli z Niemiec z uwagi na korzystne warunki cenowe oraz większą majątność zamawiających. Bardzo często rodzimi przedsiębiorcy decydują się na przedstawianie swoich prac na targach zagranicznych, gdzie przyjmują często zamówienia na kilka lat w przód. Piszący ten artykuł buduje powyższe tezy na własnych doświadczeniach, z których wynika wyraźne zapotrzebowanie na tego typu usługi ze strony zagranicznej oraz zadowolenie z jakości oferowanych usług.

3. Najbliższe perspektywy rynku samochodów zabytkowych i ich ubezpieczeń

Ekspertcy są zgodni co do tego, że w najbliższych latach rynek samochodów zabytkowych w Polsce będzie wzrastał, sprzyjając rozwojowi specjalistycznych punktów warsztatowych. Dla porównania przywołać można kasus Niemiec, po których terytorium przemieszcza się obecnie ponad 290 tys. tego rodzaju pojazdów (pięć razy więcej niż w Polsce), co nie stoi na przeszkodzie w odnotowywaniu rocznych wzrostów rynku na poziomie ok. 10% [Kaiser 2014]. Aby osiągnąć taki sam stosunek samochodów zabytkowych do wszystkich samochodów jeżdżących w kraju, jaki notuje państwo niemieckie, liczba tego rodzaju pojazdów w Polsce musiałaby się podwoić. Dla porównania szacuje się, że liczba samochodów zabytkowych w Stanach Zjednoczonych wynosi ok. 5 mln, co dla zobrazowania stanowi ¼ ogólnej liczby samochodów w Polsce [Sass 2014]. Wszystkie więc dane dopływające z otoczenia są bardzo optymistyczne, przy czym nie przewiduje się, aby w najbliższej przyszłości trend ten uległ większej zmianie.

Potwierdzeniem jasnych perspektyw dla rozwoju ubezpieczeń przeznaczonych dla samochodów zabytkowych jest zamiar wprowadzenia przez TUiR WARTA produktu AC dla tego typu pojazdów dnia 15 maja 2015 r. Jak wskazuje ubezpieczyciel, twórcy wzorowali się na rozwiązaniach zagranicznych, jednak dużych starań wymagało dostosowanie ubezpieczenia do warunków polskich. Z uwagi na wczesną fazę wdrożenia ubezpieczenia istnieje ograniczony zasób informacji odnośnie do powyższego produktu, jednak niektóre fakty zostały już podane do publicznej wiadomości. Po pierwsze, ubezpieczenie AC samochodu zabytkowego będzie bazowało na stałej sumie ubezpieczenia, która może być również zastosowana w przypadku samochodów młodszych. Istotne więc będzie ustalenie przez strony dokładnej jej wysokości, biorąc przy tym pod uwagę charakterystyczny dla pojazdów zabytkowych wzrost ich wartości w miarę upływu okresu ubezpieczenia. Po drugie, wprowadzony zostanie limit

⁴ Przykładem może być firma „Almar” mająca siedzibę niedaleko Piły oraz „Rzepecki Auto” mieszcząca się pod Warszawą.

kilometrów w liczbie 6000, do którego obowiązywać będzie nabyte ubezpieczenie. Po trzecie, zastosowanie będzie miał aż 25-procentowy udział własny w przypadku kradzieży pojazdu z miejsca niestrzeżonego. Jest to tylko kilka różnic pomiędzy „zwykłym” ubezpieczeniem AC oferowanym powszechnie na rynku polskim a produktem „Warta Klasyki”, jednak niecelowe wydaje się ich dalsze omawianie w tym miejscu. Autor zdecydował się bowiem na zbiorcze przedstawienie cech charakterystycznych dla ubezpieczeń samochodów zabytkowych w ostatniej części niniejszego artykułu, bazując przy tym na szerszej ofercie zagranicznej.

Bardzo perspektywiczny dla rozwoju ubezpieczeń samochodów zabytkowych jest również wzrost zainteresowania zagranicą polskimi usługami restaurowania tychże pojazdów, co w dłuższym okresie powinno wpłynąć korzystnie na miejsca likwidacji szkód z ubezpieczenia AC. Polscy przedsiębiorcy wyceniają powyższe usługi stosunkowo tanio, co nie idzie w parze z gorszą jakością, przyciągając tym samym klientów spoza kraju. Bardzo ważne są również kroki podejmowane przez największe koncerny motoryzacyjne, które dostrzegając trendy rynkowe, decydują się na wprowadzanie specjalnych działów zajmujących się produkcją części zamiennych do kultowych modeli marki⁵. Marka Mercedes-Benz regularnie informuje swoich sympatyków o wybranych modelach, które zamierza wspierać w najbliższej przyszłości, tak aby zachęcić szersze grono osób do kultywowania historii koncernu. W dłuższej perspektywie znaczenie takich oddziałów może być nieocenione w kwestii możliwości i osiągalności cenowej naprawy lub renowacji pojazdów zabytkowych.

4. Rozwiązania zagraniczne w zakresie ubezpieczeń samochodów zabytkowych

Ubezpieczenia samochodów zabytkowych w bogatszych krajach Europy Zachodniej są już pewnym standardem oferowanym przez większość zagranicznych zakładów ubezpieczeń. Samochody historyczne cieszą się popularnością na tyle dużą, że ubezpieczyciele zdecydowali się na zaproponowanie ich właścicielom różnego rodzaju produktów, które odpowiadają charakterystyce użytkowania wspomnianych pojazdów. Na początku jednak warto przyjrzeć się warunkom stawianym przez zakłady ubezpieczeń przy zawarciu ubezpieczenia przeznaczonego dla pojazdów zabytkowych. Po pierwsze, samochód musi osiągać określony pułap wiekowy, który najczęściej rozpoczyna się od 20 lat, co pozwala na zawarcie umowy dla tzw. youngtimerów. Są to jednak pojazdy, które mają dopiero wejść do grona pojazdów zabytkowych, zaczynających się od wieku 30-letniego, dla których (szczególnie w Stanach Zjednoczonych) przyjęto określenie *classic cars*. Samochody starsze (tzw. *antique cars*) liczą powyżej 49 lat i ich zbiór również może podlegać podziałom, jednak dla celów ubezpieczeniowych wystarczają zwykle trzy powyższe kategorie. Po drugie,

⁵ Za przykład może posłużyć „Mercedes-Benz Classic Center” oraz „Land Rover Heritage Division”.

bardzo często w przypadku youngtimerów można spotkać określony pułap wartości, który dany samochód musi osiągać w momencie zgłoszenia do ubezpieczenia. Z jednej strony jest to pewna wskazówka co do stanu technicznego pojazdu, natomiast z drugiej wspomniana kwota może świadczyć o wartości kolekcjonerskiej dla właściciela i wpływać na poziom dbałości o swoje mienie. Po trzecie, bardzo często jednym z wymogów przy zawarciu ubezpieczenia AC pojazdu zabytkowego jest posiadanie przez użytkownika drugiego samochodu do użytku powszedniego. Ubezpieczyciele chcą mieć pewność, że zabytek będzie wykorzystywany głównie do rekreacji, a nie do jazdy codziennej, która obciążona jest dużo wyższym ryzykiem. Po czwarte, większość ubezpieczycieli wymaga przed podpisaniem umowy ubezpieczenia ekspertyzy rzeczoznawcy w celu oszacowania wartości samochodu niezbędnej do określenia sumy ubezpieczenia oraz ustalenia stanu utrzymania pojazdu. Bardzo często ubezpieczyciele godzą się na objęcie ochroną ubezpieczeniową wyłącznie pojazdów, którym można nadać pierwszą lub drugą notę, a więc które są przynajmniej w dobrym stanie technicznym⁶. Na koniec warto również wspomnieć o konieczności spełniania ustalonego wieku przez kierowcę w przypadku ubezpieczenia AC pojazdu zabytkowego, który bardzo często ustalony jest na poziomie minimum 25. roku życia. Wachlarz wymagań stawianych przez zakłady ubezpieczeń jest zatem dość duży, jednak wydaje się niezbędny w celu ograniczenia ryzyka i zaproponowania osiągalnej dla szerokiego grona odbiorców składki.

Można zatem wyróżnić następujące zagraniczne produkty ubezpieczeniowe przeznaczone dla pojazdów zabytkowych:

- ubezpieczenie OC,
- ubezpieczenie AC (*Teilversicherung, Vollversicherung*),
- ubezpieczenie Assistance
- ubezpieczenie kolekcji,
- ubezpieczenie na czas renowacji pojazdu,
- ubezpieczenie na czas rejestracji pojazdu (sezonowe).

Zakres ubezpieczeń OC, jak i Assistance na rynkach zagranicznych nie różni się znacznie od bliźniaczych produktów oferowanych w poszczególnych krajach samochodom nowoczesnym. Oczywiście, istnieje grupa różnic (szczególnie w ubezpieczeniu OC) pomiędzy produktami polskimi a obcymi, jednak jest to rzeczą naturalną, wynikającą często z innej drogi orzeczniczej ukształtowanej w określonym państwie. Inna jest często wysokość składki, pomniejszana o rabat przyznawany z uwagi na typ pojazdu, jakim jest pojazd zabytkowy, sięgająca nawet do 50%. Z drugiej strony należy pamiętać, że im starszy samochód przyjdzie nam ubezpieczać, tym zakład będzie skłonny zaoferować nam niższą składkę, co widoczne jest zwłaszcza w przypadku ubezpieczenia OC.

⁶ Skala ocen poziomu utrzymania samochodu zabytkowego jest pięciostopniowa, a sposób ich uszeregowania jest następujący: 1 – bardzo dobry stan, 2 – dobry stan, 3 – pojazd używany, 4 – pojazd zużyty, 5 – pojazd wymagający renowacji.

Ubezpieczeniem, w którym dostrzegalna jest większa liczba różnic w porównaniu z produktami oferowanymi nowoczesnym samochodom, jest ubezpieczenie *autocasco*. Na wstępie trzeba wyraźnie podkreślić, iż tego rodzaju usługi przeznaczone dla pojazdów zabytkowych są na wielu rynkach zagranicznych powszechnie dostępne, co odpowiada zapotrzebowaniu zgłaszanemu przez licznieszą grupę pasjonatów historycznej motoryzacji. Ubezpieczenie AC (szczególnie w Niemczech) możemy podzielić na dwa warianty ochrony, tj. *Teilkasko*⁷ i *Vollkasko*. Przyjęło się, iż drugi z wymienionych jest uzupełnieniem pierwszego, zwłaszcza gdy mowa o szkodach powstałych w ubezpieczonym pojeździe w wyniku zawinonego wypadku komunikacyjnego oraz o aktach wandalizmu. W ubezpieczeniu AC pojazdu zabytkowego jedną z kluczowych ról odgrywa suma ubezpieczenia, która w większości przypadków ustalana jest w wariancie niezmiennym. Rzadziej można spotkać się z instrumentem wzrastającej sumy ubezpieczeniowej, np. 10% początkowej wartości samochodu, jednak zakłady raczej decydują się na ofertę w postaci sumy stałej, ustalonej na poziomie uwzględniającym ewentualną aprecjację wartości. Pewnym standardem jest również ustalanie limitu kilometrów, do którego ochrona jest przez ubezpieczyciela świadczona. Niekiedy za opłatą wyższej składki istnieje możliwość zniesienia wspomnianego limitu przebiegu, jednak powyższa zasada nie znajduje zastosowania u wszystkich ubezpieczycieli. Zwykle ubezpieczający ma do wyboru od 2 do 10 tys. kilometrów, w zależności od tego, jak często użytkuje swój pojazd. Ponadto zakłady ubezpieczeń mogą różnicować wysokość składki ze względu na to, czy pojazd jest zarejestrowany jako zabytkowy, czy też nie (co do zasady), oferując właścicielom samochodów zarejestrowanych jako historyczne niższą jej wysokość. Zagraniczni ubezpieczyciele decydują się również często na zastosowanie wysokich udziałów własnych, w razie gdyby pozostawiony pojazd został skradziony z miejsca niestrzeżonego. Jest to z pewnością częściowo wywołane wzrastającą świadomością wśród złodziei samochodów, którzy dostrzegają we wspomnianych pojazdach szansę na łatwy zarobek, z uwagi na ich (często) znaczną wartość oraz niskiej klasy zabezpieczenia.

Typowym produktem ubezpieczeniowym przeznaczonym dla pojazdów zabytkowych jest również ubezpieczenie związane z procesem renowacji samochodu. Dzięki temu ubezpieczeniu istnieje możliwość objęcia ochroną samochodu zabytkowego znajdującego się w stadium odrestaurowywania, przy czym nie ma znaczenia to, czy pojazd jest zarejestrowany, czy też nie. Relewantne jest natomiast miejsce, w którym auto się znajduje, ponieważ za szkody wyrządzone w profesjonalnym warsztacie ubezpieczyciel nie będzie odpowiadał. W przypadku produktu ADAC⁸ podstawowymi ryzykami, od których jego nabywca jest chroniony, są kradzież, ogień, wiatr czy grad. Wielu ubezpieczycieli ujmuje również w podstawowym zakresie szkody spowodowane w wyniku transportu samochodu lub samych części z warsztatu, od lakiernika, od

⁷ *Teilkasko* obejmuje podstawowe zdarzenia losowe, tj. spalenie, powódź, kradzież, stłuczenie szyb, zwarcie okablowania, grad, lawinę itd.

⁸ Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.

galwanizerni itd. Na koniec warto wspomnieć o jeszcze jednym (dość oczywistym) warunku, jaki musi spełniać wspomniany pojazd, a mianowicie musi on znajdować się w stanie „dalekim” od stanu idealnego, tj. wskazywać na konieczność przeprowadzenia renowacji. Niektórzy niemieccy ubezpieczyciele wykluczają możliwość objęcia tym ubezpieczeniem pojazdów zarejestrowanych na tzw. czerwone tablice⁹.

Zagraniczni ubezpieczyciele oferują również tańsze od AC tzw. *ruheversicherung*, czyli ubezpieczenie mające na celu ochronę pojazdu zabytkowego podczas przechowywania. Właściciele samochodów historycznych bardzo często użytkują je wyłącznie sezonowo, co oznacza, że zwykle podczas zimy pojazdy te nie podlegają eksploatacji. Nie znaczy to jednak, że nie są w tym okresie narażone na różnego rodzaju ryzyka, tj. kradzież, ogień, eksplozja czy szkody powstałe podczas transportu w wyniku nawałnicy lub opadów gradu. Nie można również zapomnieć o ochronie przed konsekwencjami zwarcia z uwagi na odnotowywaną dość dużą częstotliwość samozapłonów w silnikach starszych generacji, co nierzadko skutkuje bardzo wysoką szkodą. Niekiedy (jak w przypadku Wüstenrot & Württembergische AG) można spotkać oferty przewidujące darmową ochronę w zakresie *ruheversicherung* w przypadku braku szkodowości oraz uprzedniego terminowego opłacania składki przez określony okres. Na koniec trzeba wspomnieć o egzotycznym dla polskiego stanu prawnego ubezpieczeniu sezonowym. W krajach Europy Zachodniej można się bowiem spotkać z możliwością wyłącznie sezonowej rejestracji pojazdu, która powinna obejmować od 2 do 11 miesięcy. Jest to swoistego rodzaju połączenie klasycznego ubezpieczenia OC i AC z omawianym tutaj ubezpieczeniem spoczynkowym.

5. Zakończenie

Obecnie istnieje bardzo duża różnica między polską a zagraniczną ofertą dotyczącą produktów ubezpieczeniowych przeznaczonych dla samochodów zabytkowych. Przyczyny są różne, jednak najważniejszą z nich wydaje się ciągle jeszcze mały (w porównaniu z Zachodem) rynek tychże pojazdów, nieprzykuwający uwagi większości ubezpieczycieli. Sytuacja zaczyna się jednak zmieniać, co widać na przykładzie dokonań TUiR WARTA SA, które niedawno wprowadziło na polski rynek pierwszy produkt AC dla tego typu pojazdów. W najbliższych latach, wraz ze wzrostem liczby samochodów zabytkowych, powinniśmy dostrzegać wyższą aktywność zakładów ubezpieczeń na rynku motoryzacji historycznej, obserwując tym samym rozszerzanie się oferty ubezpieczycieli o specyficzne produkty dostosowane do charakterystyki klienteli. Bezspornie potrzeba ich wdrożenia na polskim rynku będzie wzrastać, tworząc tym samym dla zakładów szanse znalezienia nowego rynku zbytu dla swoich usług, w większości zapewne wzorując się na znacznie większych doświadczeniach zagranicznych.

⁹ Rejestracja dla jednego lub kilku pojazdów użytkowanych w celach pokazowych, próbnych lub rekreacyjnych. Wykorzystywana jest również przez dealerów samochodowych.

Literatura

- Kaiser M., 2014, *Der Oldtimer Markt in Deutschland*, <http://www.vfmz.vfmz.com/oldtimer-markt/downloads/AllensbachOldtimerStudieEinzelseiten.pdf> (2.06.2015).
- Majewski P., 2014, *Ubezpieczenia pojazdów zabytkowych*, [w:] *Ubezpieczenia wobec wyzwań XXI w.*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław.
- Steinfurth P. (red.), 2015, *Die Struktur der Leser von Oldtimer Markt im Vergleich zum Gesamtbevölkerung*, http://www.oldtimer-markt.de/sites/default/files/Bilder/zeitschriften/mediadaten_otm_2015.pdf (2.06.2015).
- Sass R., 2014, *How Baby Boomers Created Today's Classic-Cars Market – and How They Could Crash It*, Car and Drive, <http://www.caranddriver.com/features/baby-boomers-created-the-classic-car-marketand-could-crash-it-feature> (4.06.2015).
- Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych z dnia 22 maja 2003 r., Dz.U. 2013, poz. 392.