

PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 342

Ubezpieczenia wobec wyzwań XXI wieku

Redaktor naukowy
Wanda Ronka-Chmielowiec



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2014

Redaktor Wydawnictwa: Aleksandra Śliwka
Redaktor techniczny: Barbara Łopusiewicz
Korektor: Barbara Cibis
Łamanie: Comp-rajt
Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna w Internecie na stronach:
www.ibuk.pl, www.ebscohost.com,
w Dolnośląskiej Bibliotece Cyfrowej www.dbc.wroc.pl,
The Central and Eastern European Online Library www.ceeol.com,
a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon
http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania znajdują się
na stronie internetowej Wydawnictwa
www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie
wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2014

ISSN 1899-3192
ISBN 978-83-7695-461-5

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk i oprawa:
EXPOL, P. Rybiński, J. Dąbek, sp.j.
ul. Brzeska 4, 87-800 Włocławek

Spis treści

Wstęp	9
Maria Balcerowicz-Szkutnik, Włodzimierz Szkutnik: Sektor ubezpieczeń w krajach postradzieckiej Azji Środkowej	11
Teresa H. Bednarczyk: The systemic relevance of the reinsurance industry	28
Krystyna Ciuman: Finansjalizacja a sektor ubezpieczeń	37
Magdalena Chmielowiec-Lewczuk: Analiza najważniejszych pozycji wynikowych według grup ubezpieczeń działu II w Polsce dla lat 2009-2011	44
Andrzej Grzebieniak: Ocena narzędzi marketingowych stosowanych przez zakłady ubezpieczeń w procesie zarządzania relacjami z klientami	57
Monika Hadaś-Dyduch: Zarządzanie ryzykiem poprzez ubezpieczenie	66
Beata Jackowska: Wpływ proporcji płci ubezpieczonych na wysokość jednorazowych składek netto w ubezpieczeniach na życie	77
Beata Jackowska, Tomasz Jurkiewicz, Ewa Wycinka: Satysfakcja przedsiębiorstw sektora MŚP z likwidacji szkód ubezpieczeniowych	87
Anna Jędrzychowska, Patrycja Kowalczyk-Rólczyńska, Ewa Poprawska: Sytuacja na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce na tle rynku europejskiego	98
Marcin Kawiński: Pozasądowe rozstrzyganie sporów a ochrona konsumentów branży ubezpieczeniowej	111
Nadezda Kirillova: Insurance for companies and households in Russia	127
Robert Kurek: Arbitraż nadzorczy na rynku usług finansowych – identyfikacja zjawiska	132
Piotr Majewski: Ubezpieczenia pojazdów zabytkowych	140
Marek Monkiewicz, Grażyna Sordyl, Bogusław Bamber: Alternatywne metody wykorzystania funduszu pomocowego zarządzanego przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (UFG)	150
Magdalena Mosionek-Schweda: Model Altmana jako narzędzie do oceny ryzyka upadłości przedsiębiorstw	164
Joanna Niżnik: Reformowanie systemów emerytalnych państw Europy Środkowej po kryzysie finansowym 2008 r. na przykładzie Czech i Węgier	176
Dorota Ostrowska: Insurance Guarantes market development in Poland in the years 2006-2012	186
Sylvia Pińkowska-Kamieniecka: Obowiązkowe zakładowe programy emerytalne w Europie	196
Piotr Pisarewicz: Nowe standardy rynku <i>bancassurance</i> w zakresie ubezpieczeń z elementem inwestycyjnym lub oszczędnościowym	206

Maria Płonka: Kierunki internacjonalizacji zakładów ubezpieczeń ze szczególnym uwzględnieniem towarzystw ubezpieczeń wzajemnych ...	216
Agnieszka Przybylska-Mazur: Wybrane wielkości statystyczne w podejmowaniu decyzji o prywatnych ubezpieczeniach zdrowotnych	225
Filip Przydróżny: Komunikacja zakładu ubezpieczeń z otoczeniem w kryzysie zaufania	236
Ryszard Pukała: Konsekwencje wstąpienia Rosji do WTO dla rosyjskiego rynku ubezpieczeniowego	245
Joanna Rutecka: Dodatkowe zabezpieczenie emerytalne – charakterystyka i czynniki rozwoju	256
Edyta Sidor-Banaszek: Wykorzystanie wskaźnika ALE (<i>Active Life Expectancy</i>) w ubezpieczeniu od ryzyka niesamodzielności	267
Ewa Spigarska: Sprawozdawczość zakładów ubezpieczeń dla potrzeb rachunkowości i dyrektywy Wyplacalność II – podobieństwa i różnice	278
Ilona Tomaszewska, Renata Pajewska-Kwaśny: Szkody środowiskowe w świetle regulacji zawartych w dyrektywie ELD	288
Tatiana Verezubova: Doskonalenie monitorowania wypłacalności zakładów ubezpieczeń	298
Damian Walczak: Wybrane problemy dodatkowego zabezpieczenia emerytalnego rolników w Polsce	306
Stanisław Wieteska: Dylematy ubezpieczenia mienia w obiektach wielko-przestrzennych wysokiego składowania od skutków dymu pożarowego	316
Alicja Wolny-Dominiak: Loss reserving using growth curve modeling	331
Wojciech Wiśniewski: Wpływ technologii informatycznych na zmiany organizacji likwidacji szkód	338
Tomasz Zapart: Kalkulacja składki ubezpieczeniowej w ubezpieczeniach komunikacyjnych dla podmiotów gospodarczych.	348
Marta Zieniewicz: Mikroubezpieczenia szansą dla mikro- i małych przedsiębiorstw w Polsce – przykład branży transportowej	359

Summaries

Maria Balcerowicz-Szkutnik, Włodzimierz Szkutnik: Insurance sector in post-Soviet Asian states	27
Teresa H. Bednarczyk: Systemowe znaczenie sektora reasekuracyjnego	36
Krystyna Ciuman: Financialisation within the insurance sector	43
Magdalena Chmielowiec-Lewczuk: Analysis of the most important income and cost position for nonlife insurance companies from the Polish market in the time period 2009-2011	56

Andrzej Grzebieniak: The evaluation of marketing tools used by insurance companies in the process of managing the relations with clients	65
Monika Hadaś-Dyduch: Managing risk through insurance	76
Beata Jackowska: The influence of gender structure of the insured on net single premiums in life insurance	86
Beata Jackowska, Tomasz Jurkiewicz, Ewa Wycinka: SMEs' satisfaction with insurance claims settlement	97
Anna Jędrzychowska, Patrycja Kowalczyk-Rólczyńska, Ewa Poprawska: The situation on the motor insurance market in Poland against a background of the European market	109
Marcin Kawiński: Alternative dispute resolution and consumer protection within insurance market	126
Nadezda Kirillova: Ubezpieczenia dla przedsiębiorstw i gospodarstw domowych w Rosji	131
Robert Kurek: Supervisory arbitrage at the financial services market – the phenomenon identification	139
Piotr Majewski: Historic vehicles insurance	149
Marek Monkiewicz, Grażyna Sordyl, Bogusław Bamber: Alternative methods of use of the assistance fund managed by the Insurance Guarantee Fund (IGF)	163
Magdalena Mosionek-Schweda: The Altman model as a tool to predict bankruptcy of companies	175
Joanna Niżnik: The reform of pension systems in Middle Europe after the 2008 financial crisis on the example of Czech and Hungary	185
Dorota Ostrowska: Rozwój rynku gwarancji ubezpieczeniowych w Polsce w latach 2006-2012	195
Sylwia Pieńkowska-Kamieniecka: Mandatory occupational pension schemes in Europe	205
Piotr Pisarewicz: New bancassurance standards of insurance investment products and products with saving component	215
Maria Płonka: Directions of internationalization of insurance undertakings with particular emphasis on mutual insurance companies	224
Agnieszka Przybylska-Mazur: Selected statistical values in decision-making when selecting private health insurance	235
Filip Przydróżny: Communication of insurance company with the environment in trust crisis	244
Ryszard Pukała: Consequences of the Russian accession to the WTO for the Russian insurance market	255
Joanna Rutecka: Supplementary old-age pension security – basic characteristics and main factors of its growth	266
Edyta Sidor-Banaszek: Active life expectancy in a stand-alone policy	277

Ewa Spigarska: Reporting of the insurance companies for accounting purposes and the Solvency II Directive – similarities and differences	287
Ilona Tomaszewska, Renata Pajewska-Kwaśny: Impact of EU legislation on the development of environmental insurance	297
Tatiana Verezubova: Control of solvency of insurers of the Republic of Belarus	305
Damian Walczak: Some problems faced by farmers in Poland regarding additional retirement savings	315
Stanisław Wieteska: Property insurance dilemmas in high storage objects from the effects of fire smoke	330
Alicja Wolny-Dominiak: Kalkulacja rezerwy szkodowej z wykorzystaniem krzywej wzrostu	337
Wojciech Wiśniewski: Impact of IT technologies on changes of organization of claims settlement	347
Tomasz Zapart: The calculation of the insurance premium in motor insurance for business entities.	358
Marta Zieniewicz: Microinsurance as a chance for micro and small business – an example of transport industry	366

Piotr Majewski

Wyższa Szkoła Bankowa w Toruniu

UBEZPIECZENIA POJAZDÓW ZABYTKOWYCH

Streszczenie: Ubezpieczenia pojazdów zabytkowych nie są jeszcze popularne w Polsce. W przypadku ubezpieczenia AC istotnym problemem jest prawidłowa wycena pojazdów i kosztów naprawy ich uszkodzeń. Proces ten wymaga wiedzy eksperckiej i odpowiednich procedur. Populacja samochodów zabytkowych w Polsce dynamicznie rośnie. Ubezpieczenia pojazdów zabytkowych mogą stać się dla polskich ubezpieczycieli atrakcyjnym produktem mogącym poprawić ich pozycję konkurencyjną. Posiadacze samochodów zabytkowych to coraz liczniejsza i zamożna grupa klientów, charakteryzująca się jednocześnie dużą świadomością ubezpieczeniową i małym ryzykiem związanym z korzystaniem z pojazdów.

Słowa kluczowe: ubezpieczenia komunikacyjne, pojazdy zabytkowe, autocasco.

DOI: 10.15611/pn.2014.342.13

1. Wstęp

Pomimo zauważalnie malejącego udziału rynkowego, ubezpieczenia komunikacyjne OC i AC od lat są na polskim rynku kluczowymi rodzajami ubezpieczeń działu II. Sprzedaż tych produktów powiązana jest ściśle z koniunkturą na rynku motoryzacyjnym, która w ostatnim czasie nie należy do najlepszych. Konkurujące między sobą zakłady ubezpieczeń dokonały istotnych zmian w strukturze oferowanych produktów i systemach likwidacji szkód. Pomimo to, na rodzimym rynku wciąż istnieją grupy zmotoryzowanych klientów, którzy z różnych względów nie mogą ubezpieczyć swoich pojazdów. Szansą na poprawę wyników ubezpieczycieli może być wykorzystanie, jak dotąd niezagospodarowanych, nisz rynkowych. Ubezpieczenia pojazdów zabytkowych – szczególnie autocasco – to przykład obszaru całkowicie niewykorzystanego przez polskich ubezpieczycieli. Zagadnienie to staje się istotne w aspekcie lawinowo rosnącej popularności klasycznej motoryzacji zarówno w Polsce, jak i na świecie.

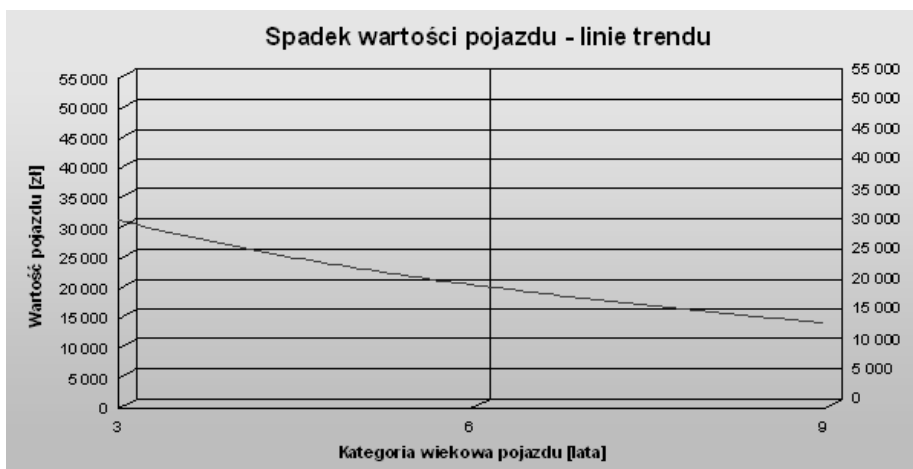
Celem artykułu jest analiza problematyki i rynku ubezpieczeń samochodów zabytkowych oraz prezentacja wyników badań dotyczących specyfiki ich ubezpieczania.

2. Definicje i charakterystyka pojazdów zabytkowych

W polskim prawie funkcjonują dwie definicje pojazdów określanych potocznie mianem zabytkowych. W myśl prawa o ruchu drogowym: „pojazd zabytkowy – pojazd, który na podstawie odrębnych przepisów został wpisany do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków, a także pojazd wpisany do inwentarza muzealiów, zgodnie z odrębnymi przepisami”¹. Pojazdy zabytkowe według polskich przepisów otrzymują specjalne żółte tablice rejestracyjne i nie podlegają obowiązkowi corocznych badań technicznych. Z kolei ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych określa definicję pojazdu historycznego: „pojazd historyczny – pojazd mechaniczny, o którym mowa w pkt 10, będący:

a) pojazdem zabytkowym w rozumieniu przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym,

b) pojazdem mającym co najmniej 40 lat, c) pojazdem mającym co najmniej 25 lat i który został uznany przez rzeczoznawcę samochodowego za pojazd unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji.”².



Rys. 1. Spadek wartości pojazdu segmentu C

Źródło: Eurotax analizy, <http://net.eurotax.pl/analizy/raporty/Report.aspx?ArticleID=12856>.

Zatem każdy pojazd zabytkowy jest historyczny, natomiast nie każdy historyczny jest zabytkowym. Niespójność tych definicji powoduje nieład definicyjny, pogłębiony dodatkowo niezgodnością ze standardami przyjętymi w krajach Europy Zachodniej (por. [Richtlinie fuer...]). Ponadto poza wszelkimi definicjami pozosta-

¹ Ustawa prawo o ruchu drogowym (DzU 2005, nr 108, poz. 908, z późn. zm.), art. 2 pkt 39.

² Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych UFG i PBUK (DzU 2003, nr 124, poz. 1152 z późn. zm.), art. 2 pkt 11.

ją tak zwane pojazdy kolekcjonerskie, które z pewnych względów (wymienionych w dalszej części artykułu) nie mogą być ubezpieczone w zakresie AC za pomocą dostępnych dla ubezpieczycieli narzędzi do wyceny pojazdów.

Podstawowym problemem związanym z ubezpieczaniem pojazdów zabytkowych, historycznych i kolekcjonerskich (zwanych dalej umownie zabytkowymi) jest ich nietypowa zmiana wartości w czasie, która odbiega zasadniczo od modelu przyjętego dla „zwykłych pojazdów”. Dla pojazdów współczesnych dostępne dla ubezpieczycieli systemy wyceny wartości pojazdów (INFO-EKSPERT, Eurotax) zakładają postępujący spadek wartości pojazdu według modelu tzw. wartości rezydualnej.

Istnieją jednak pewne kategorie samochodów, które po początkowym spadku ceny wraz z upływem lat zyskują na wartości. Stosowane w ubiegłych latach technologie produkcji i rozwiązania techniczne uniemożliwiają wycenę i obliczanie kosztów napraw samochodów zabytkowych przy wykorzystaniu metod i narzędzi informatycznych adekwatnych do współczesnych pojazdów. Powyższe czynniki wskazują, że ubezpieczanie samochodów zabytkowych to wyzwanie, które wymaga odpowiednich narzędzi oraz wiedzy eksperckiej. Z tego względu obecnie nie ma na polskim rynku ofert AC dla pojazdów zabytkowych. Problem ten zostanie omówiony szczegółowo w dalszej części artykułu.

3. Ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów zabytkowych

W przypadku samochodów historycznych ustawodawca przewidział możliwość zawarcia krótkoterminowej umowy ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego³. Umowa taka opiewa na minimum 30 dni i daje możliwość pokrywania kosztów ubezpieczenia jedynie w czasie rzeczywistej eksploatacji pojazdu, który przeważnie w sezonie zimowym nie jest wprowadzany do ruchu. Podstawowe stawki krótkoterminowych ubezpieczeń OC skalkulowane są jednak w taki sposób, że wykup polisy na pół roku zbliżony jest do ceny polisy całorocznej. Na polskim rynku jedynie dwóch ubezpieczycieli oferuje zniżki z tytułu zabytkowego charakteru pojazdu [Majewski 2012].

Narzucony ustawowo obowiązkowy charakter ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych eliminuje ryzyko odmowy ubezpieczenia pojazdu zabytkowego ze strony ubezpieczyciela. Problemem pozostaje jednak wysokość stawki, która nie odbiega zasadniczo od wartości przyjętych dla pojazdów konwencjonalnych, użytkowanych na co dzień. Przytoczone w dalszej części artykułu badania wskazują na okazjonalny charakter użytkowania pojazdów zabytkowych, a co za tym idzie – istotnie niższe ryzyko zaistnienia zdarzenia drogowego w związku z ruchem takiego pojazdu. W krajach Europy Zachodniej istnieje bogata oferta rynkowa ubezpieczeń OC dla pojazdów zabytkowych, których stawki są o wiele korzystniejsze niż dla „zwykłych” pojazdów [Ramackers 2012]

³ Tamże, art. 27 pkt 1.

Posiadacze pojazdów kolekcjonerskich, które nie spełniają kryteriów samochodów zabytkowych i historycznych, pozbawieni są możliwości zakupu polis krótkoterminowych, a co za tym idzie – narażeni są na spore koszty, stałe utrzymywania kolekcji pojazdów, nawet jeżeli nie są one eksploatowane.

4. Problemy ubezpieczenia AC pojazdów zabytkowych

W przypadku ubezpieczeń Autocasco podstawowym problemem jest faza wyceny pojazdu i ustalania sumy ubezpieczenia, a także kosztorysowanie napraw tego typu pojazdów. Wartość samochodu zabytkowego zależy m.in. od czynników, takich jak:

- stan techniczny i stopień oryginalności pojazdu,
- liczba wyprodukowanych i zachowanych egzemplarzy,
- nowatorstwo konstrukcji auta w czasach jego świetności,
- sukcesy danego modelu w sportach motorowych lub produkcjach filmowych,
- aktualnie panująca moda, użytkowanie przez znane osobistości.

Kluczowym czynnikiem wpływającym na wartość pojazdu jest stan techniczny, który powinien zostać oceniony przez osobę o odpowiednich kwalifikacjach i wiedzy z zakresu pojazdów zabytkowych. Wyceniane pojazdy nie są do siebie podobne w takim stopniu, w jakim dotyczy to samochodów współczesnych.

Z kolei ustalanie wartości napraw pojazdów zabytkowych także jest trudne do wystandaryzowania ze względu na:

- niestosowane dziś materiały i technologie produkcji (np. drewno, lakiery nitro),
- brak dostępności większości części zamiennych,
- konieczność żmudnej rzemieślniczej pracy przy odtwarzaniu uszkodzonych detali,
- brak fachowców z zakresu niektórych napraw i wyceny pojazdów.

Ubezpieczyciele w Polsce dotychczas nie oferowali ubezpieczeń AC dla pojazdów zabytkowych, tłumacząc to wspomnianymi powyżej problemami i nieopłacalnością spowodowaną kierowaniem produktu do zbyt małej grupy potencjalnych nabywców [Majewski 2008]. Jednak postępujący dynamiczny wzrost liczby takich pojazdów, jak również specyficzny charakter ich eksploatacji, niosący za sobą minimalne ryzyko związane z oferowaniem ochrony ubezpieczeniowej, sprawia, że autocasco dla samochodów zabytkowych może stać się ważnym produktem w ofercie polskich ubezpieczycieli. Na rozwiniętych rynkach zachodnich produkty tego rodzaju są bardzo popularne.

5. Wybrane aspekty rynku samochodów zabytkowych

Na chwilę obecną nie istnieje w Polsce jakakolwiek baza pojazdów zabytkowych ani narzędzia do ich wyceny. Ponadto kilka przytoczonych poniżej uwarunkowań utrudnia oszacowanie liczby pojazdów:

- rejestr Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego nie zawiera danych o roku produkcji pojazdu,

- dane Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców zawierają ok. 2 mln martwych rekordów dotyczących nie istniejących pojazdów,
- wielu posiadaczy pojazdów historycznych nie decyduje się na zdobycie statusu pojazdu zabytkowego ze względu na zawiłą procedurę i niedogodności związane z ochroną konserwatorską. (np. problemy ze zbyciem pojazdu za granicę).

Według danych Krajowego Instytutu Dziedzictwa w Polsce pod koniec 2012 roku w ewidencji zabytków figurowały 6543 samochody, a rejestr zabytków liczył 198 samochodów. W stosunku do roku 2011 liczba pojazdów wzrosła o blisko 20%. Poza zarejestrowanymi jako zabytkowe na rynku istnieje także wielokrotnie więcej pojazdów, których właściciele nie zdecydowali się o zdobycie tego statusu. Zakwalifikowanie danego rodzaju pojazdu do tej grupy jest kwestią umową i zależy od wspomnianych wcześniej czynników. Wspólnym problemem jest brak ofert AC ze względu na duży wiek pojazdu i trudności z wyceną. Badania prowadzone przez autora artykułu dowodzą, że w przypadku największych polskich ubezpieczycieli liczba tzw. youngtimerów opiewa na kilkadziesiąt tysięcy sztuk⁴. Obecnie w Polsce funkcjonuje kilkadziesiąt klubów i stowarzyszeń miłośników pojazdów zabytkowych, których właściciele regularnie spotykają się w ciągu roku na ponad 100 imprezach rekreacyjno-sportowych, organizowanych zarówno przez struktury Polskiego Związku Motorowego, jak i inne organizacje.

W krajach Europy Zachodniej posiadanie samochodów zabytkowych jest bardzo popularne, a same pojazdy uznawane są za obszar dziedzictwa kultury⁵. Przykładowo w Niemczech statystyki podają liczbę ok. 200 tys. oficjalnie zarejestrowanych samochodów zabytkowych [Ramackers 2012]. W USA liczba tego typu pojazdów to około 1,75 mln [Smith, Tisdale 2010].

Należy zauważyć że polski rynek samochodów zabytkowych niestety niesie ze sobą wiele patologii związanych ze sztucznym windowaniem cen popularnych modeli na portalach aukcyjnych. Poważnym problemem jest także odróżnienie autentycznych miłośników zabytkowej motoryzacji od przypadkowych osób eksploatujących stare samochody ze względu na niski koszt ich zakupu.

6. Wyniki badań

Autor artykułu realizuje projekt badawczy, w którym respondentami będą posiadacze pojazdów zabytkowych⁶. Celem jest oszacowanie liczby samochodów histo-

⁴ Youngtimer – pojazd kolekcjonerski w wieku ponad 15 lat (def. własna autora); za kryterium zaliczenia do populacji przyjęto pojazdy 15-letnie i starsze, utrzymywane w nienagannym stanie, eksploatowane okazjonalnie.

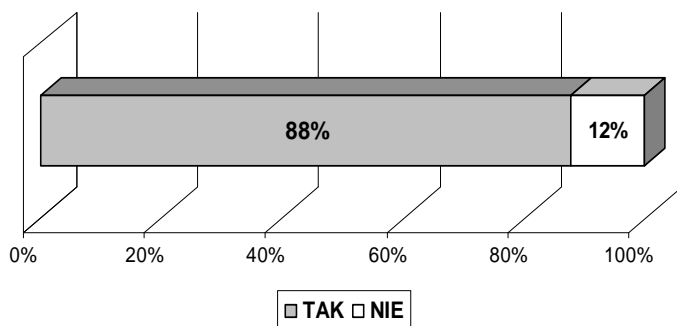
⁵ Międzynarodowa Federacja Pojazdów Zabytkowych (FIVA) przyjęła 29 stycznia 2013 roku tzw. kartę turyńską, której celem jest zachowanie i ochrona pojazdów historycznych.

⁶ Autor badania jest aktywnym członkiem społeczności pojazdów zabytkowych i autorem wielu publikacji w prasie fachowej z tej dziedziny.

rycznych i youngtimerów, pomiar cech wpływających na poziom ryzyka ubezpieczenia AC. Badanie przyczynia się także do wypracowania jednoznacznych kryteriów kwalifikujących dany pojazd do tej grupy. Docelowe badanie zostanie przeprowadzone na próbie kilkuset posiadaczy pojazdów zabytkowych.

Poniżej zaprezentowane zostały wyniki pilotażu badania prowadzonego pod patronatem magazynu „Classicauto”. Pilotaż przeprowadzono podczas III Targów „Autonostalgia” w Warszawie 11.05.2013 r. Celem pilotażu było właściwe wyskalowanie instrumentu pomiarowego oraz popularyzacja badania wśród miłośników pojazdów zabytkowych. Kwestionariusz ankiety skierowano do wybranych przedstawicieli klubów posiadaczy pojazdów, m.in. FSO AutoKlub, Lancia Club Polska, Citroen Club, Porsche Club, Klub MB/8 (Mercedes), Youngtimer Warsaw, Forza Italia. Respondentów charakteryzowała duża różnorodność dotycząca ich wieku (od 20 do ponad 50 lat) oraz typu i wartości posiadanego pojazdu (od kilku do ponad 100 tys. PLN). Liczba respondentów wyniosła 41, zwrotność to 100%.

Jeśli powstałoby ubezpieczenie autocasco dla Pana/Pani pojazdu – stworzone specjalnie dla tej kategorii – będzie Pan/Pani zainteresowany zakupem?



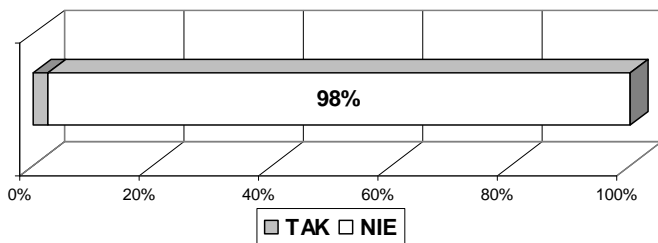
Rys. 2. Skłonność do zakupu polisy AC

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

Respondenci w przeważającej większości wyrazili zainteresowanie zakupem polisy AC. Osoby nastawione sceptycznie argumentowały to brakiem zaufania do ubezpieczeń jako takich oraz obawą o prawidłową wycenę pojazdu i ewentualnych uszkodzeń.

Istotna większość respondentów w ciągu ostatnich 3 lat nie odnotowała jakichkolwiek szkód na posiadanych pojazdach zabytkowych.

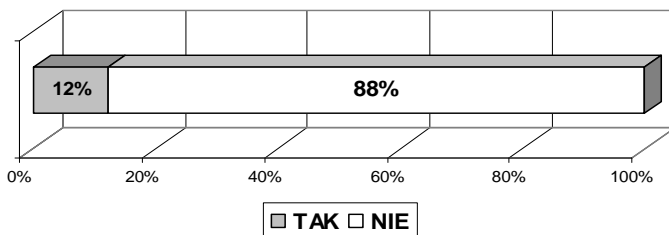
Czy w ciągu ostatnich 3 lat spowodował Pan/Pani szkodę, kierując pojazdem zabytkowym



Rys. 3. Podatność na spowodowanie szkody pojazdem zabytkowym

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

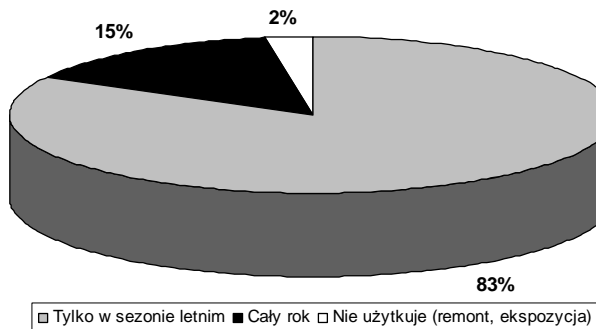
Czy w ciągu ostatnich 3 lat Pana/Pani pojazd zabytkowy został uszkodzony z winy osób trzecich lub na skutek działania sił przyrody?



Rys. 4. Podatność pojazdów zabytkowych na uszkodzenia przez czynniki zewnętrzne

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

Proszę określić, przez jaki okres roku użytkuje Pan/Pani swój pojazd?

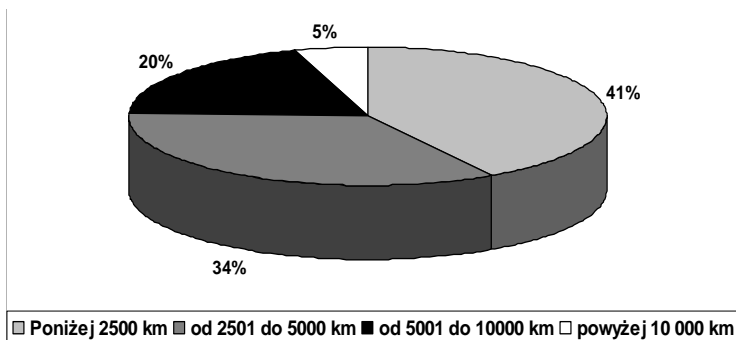


Rys. 5. Charakter użytkowania pojazdów zabytkowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

Zdecydowana większość właścicieli pojazdów deklaruje użytkowanie okazjonalne ograniczone do sezonu letniego, a pokonywane dystanse nie przekraczają 5000 km w skali roku. Badani posiadacze pojazdów zabytkowych charakteryzują się dużą dozą świadomości ubezpieczeniowej wyrażanej nie tylko zainteresowaniem samym produktem AC, ale także określonymi preferencjami związanymi z jego konstrukcją.

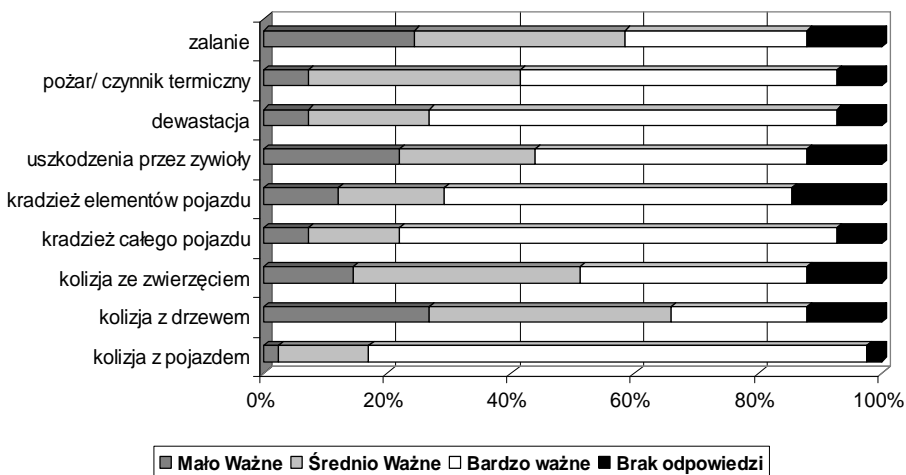
Ile kilometrów rocznie przejeżdża Pan/Pani swoim pojazdem?



Rys. 6. Intensywność użytkowania pojazdów zabytkowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

Proszę określić, co w ubezpieczeniu autocasco jest najważniejsze z punktu widzenia ochrony Pana/Pani pojazdu?



Rys. 7. Preferencje ubezpieczeniowe posiadaczy pojazdów zabytkowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

W zasadzie wszystkie klasyczne typy ryzyka zawarte w ubezpieczeniu AC respondenci wskazali jako ważne. Największą uwagę zwrócili na kwestie kolizji z innymi pojazdami i kradzież pojazdu. Jako mniej istotne postrzegane są ryzyka związane z działaniem sił przyrody i zawinione kolizje z otoczeniem drogi. Tego typu preferencje można tłumaczyć starannym i bezpiecznym przechowywaniem pojazdów oraz rozważnym stylem jazdy posiadaczy samochodów zabytkowych

7. Podsumowanie i wnioski

Istniejąca luka rynkowa w zakresie ubezpieczeń pojazdów zabytkowych może stanowić szansę rynkową dla polskich ubezpieczycieli. Grupa posiadaczy pojazdów zabytkowych staje się coraz bardziej liczna. Wyniki badań wskazują na wyjątkowo bezpieczny charakter użytkowania tego rodzaju pojazdów ze względu na niskie wartości przebiegów rocznych i okazjonalny charakter eksploatacji. Potencjalni klienci wyrażają chęć zakupu produktu ubezpieczeniowego i jednocześnie charakteryzują się wysokim poziomem świadomości ubezpieczeniowej. Na europejskich rynkach ubezpieczeniowych istnieje szeroka gama tego typu produktów. Wdrożenie ubezpieczeń AC skierowanych do posiadaczy oldtimerów nie będzie możliwe m.in. bez opracowania narzędzi do ich wyceny oraz procedur segmentacji klientów. Powyższe zagadnienia są przedmiotem aktualnie realizowanych przez autora projektów badawczych.

Literatura

- Charter of Turin*, Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) 2013, <http://www.fiva.org/EN/Torino/Charter%20of%20Turin.html>.
- International forum on the authenticity of the historical Vehicles, Torino, 12-13 Novembre 2004, materiały konferencyjne, <http://www.fiva.org/CommonDownloads/Forum%20on%20Authenticity.pdf>.
- <http://www.historicvehicle.org/Resources/~//~/media/Files/HVA/Media%20Center%20Files/HVA%20Publications/HVA20Historic20Vehicle20Economic20Impact1.ashx>.
- Majewski P., *AutoCasco nie dla oldtimera*, „Classicauto” 2012, nr 66
- Majewski P., *Polisa dla autozabytku*, „Miesięcznik Ubezpieczeniowy” 2010, tom 7, nr 5.
- Majewski P., *Ubezpieczenia pojazdów zabytkowych, jako przykład niszy na rynku ubezpieczeń*, [w:] *Tendencje i uwarunkowania rozwoju finansów przedsiębiorstw i finansów publicznych*, red. S. Antkiewicz, M. Kalinowski, Warszawa 2008.
- Ramackers D., *K(l)asse machen*, „Oldtimermarkt” 2012, nr 4,
- Richtlinie fuer die Begutachtung von Oldtimern nach 23 StVZO*, VkB1. 2011, Heft 7.
- Smith S.B., Tisdale A., *The Historic Vehicle Community in the United States and Canada*, Historic Vehicle Association, 2010,

HISTORIC VEHICLES INSURANCE

Summary: Motor insurance of historic vehicles is not popular in Poland yet. In accident and theft insurance the most important problem is the proper evaluation of the car and its damages. That problem requires special know-how. The population of historic vehicles in Poland is growing rapidly. Motor insurance of historic vehicles can be a market chance for Polish insurance companies and improve their competitiveness. Historic vehicle owners are a group of wealthy and insurance aware customers, who drive their vehicles carefully.

Keywords: motor insurance, historic vehicle.