

DOI: 10.18559/SOEP.2015.11.12

Tomasz ZapartCentrala PZU SA
tzapart@pzu.pl

ROLA UNDERWRITINGU W UBEZPIECZENIACH KOMUNIKACYJNYCH FLOTY POJAZDÓW – ASPEKTY PRAKTYCZNE

Streszczenie: Underwriting jest jedną z najistotniejszych, charakterystycznych dla ubezpieczeń, wyspecjalizowanych funkcji w zakładach ubezpieczeniowych. Traktowanie underwritingu jako funkcji firmy ubezpieczeniowej oznacza, że służy on osiągnięciu określonych celów. Głównym czynnikiem, który zadecydował o niepodważalnej pozycji underwritingu w zakładach ubezpieczeniowych, były doświadczenia związane z zagrożeniami kondycji ekonomicznej firm ubezpieczeniowych wywołanymi przez nadmierną kumulację start np. w portfelach ubezpieczeń komunikacyjnych, powstałych na skutek niedostatecznego rozpoznania ryzyka przyjmowanego do ubezpieczenia.

Solidnie przeprowadzony underwriting daje dobry portfel ubezpieczeń, tj. taki, który spełnia kryteria zawarte w podstawach kalkulacyjnych stawek składek, co sprzyja ograniczeniu ryzyka, underwritingu, czyli wystąpienia niekorzystnych odchyżeń od wielkości oczekiwanych. Underwriting pełni jedną z najważniejszych funkcji w firmach ubezpieczeniowych. Jego znaczenie wynika z tego, że to właśnie na etapie underwritingu następuje modelowanie podstawowych parametrów przebiegu ubezpieczenia w przyszłości. Stąd akceptacja niewłaściwych rodzajów ryzyka oraz ocena, czy ich błędna klasyfikacja wiąże się z pogorszeniem wyników finansowych ubezpieczenia. Underwriter w imieniu firmy ubezpieczeniowej akceptuje bądź odrzuca rodzaje ryzyka, które mogą skutkować osłabieniem kondycji finansowej firmy ubezpieczeniowej.

Słowa kluczowe: ubezpieczenia komunikacyjne, kalkulacja składki ubezpieczeniowej, underwriting ubezpieczeniowy.

Klasyfikacja JEL: G22

THE ROLE OF UNDERWRITING MOTOR FLEET INSURANCE – PRACTICAL ASPECTS

Abstract: Underwriting is one of the most important functions that characterises the insurance market. Underwriting policies identifies areas and types of insurance that should be developed and those products that can be developed under certain conditions.

The main factor that determines the undisputed position of underwriting is experience with the poor economic condition of insurance companies caused by the excessive accumulation of losses resulting from an insufficient recognition of risk.

Professional underwriting results in a profitable portfolio, ie a portfolio that meets the criteria of premium rate calculation. It enables a reduction of risk, adverse deviations from the expected results and the administrative work load. The primary purpose of underwriting is to reduce the „negative selection”. Negative selection undoubtedly causes the weak financial condition of insurance companies but also badly affects a certain group of customers. As a consequence the clients who maintain appropriate safety standards still have to pay a relatively high premium as the companies compensate for the losses paid out to by customers with an adverse loss history.

Keywords: motor insurance, calculation of insurance premiums, insurance underwriting.

Wstęp

Rynek ubezpieczeniowy specjalizuje się w handlu ryzykiem. Zakłady ubezpieczeń są gotowe przyjąć ryzyko za stosowną cenę – wyrażoną składką. Oceną ryzyka ubezpieczeniowego zajmuje się underwriting.

Underwriting jest procesem selekcji i klasyfikacji wniosków o zawarcie ubezpieczenia [Vaughan 1982]. Jest on podstawowym elementem składkowym działalności ubezpieczeniowej [Grabiec 2007]. Jedynym z podstawowych założeń w taryfowaniu składek jest przyjęcie zasady, że przyszły przebieg szkodowy dla danej grupy ubezpieczeń będzie zbliżony do historycznego przebiegu szkodowego, na podstawie którego wyznaczono stawkę taryfową.

Z drugiej strony występuje zjawisko tzw. antyselekcji (*adverse selection*) [Dorman 1998], którą definiuje się jako działania jednostek, które we własnym lub innym interesie zamierzają uzyskać bezpośrednio lub pośrednio korzyści finansowe z systemu klasyfikacji ryzyk (np. firma flotowa stara się nabyć ubezpieczenie autocasco pojazdu od kradzieży bezpośrednio po wystąpieniu groźby kradzieży).

Jeśli tego typu wnioski, tj. o ponadprzeciętnym ryzykiem, zostaną zaakceptowane ze stawką przeciętną, to zakład ubezpieczeń poniesie skutki antyselekcji.

Antyselekcja oznacza, że ubezpieczający nie zapłaci składki według stawki słusznej (sprawiedliwej), tj., która odzwierciedlałaby jego ryzyko. Prowadzić to będzie do większych niż oczekiwano szkód, jeśli underwriter jej nie zidentyfikuje. Niebezpieczeństwo antyselekcji¹ [Fedor 2003a] wynika więc z możliwości złego zaklasyfikowania ryzyka i występuje wtedy tzw. asymetryczna informacja między potencjalnym ubezpieczającym a underwriterem o stopniu zagrożenia ryzykiem [Outreville 1998].

Celem underwritingu jest zapobieżenie bądź ograniczenie antyselekcji ryzyka. W procesie underwritingu powinni być wybrani (wyselekcjonowani) ci potencjalni ubezpieczeni, których rzeczywisty przebieg szkodowy nie będzie gorszy niż założony w zasadach taryfowych. W przypadku pojawienia się sygnałów o możliwości wystąpienia antyselekcji underwriter może wykorzystać, oprócz zakwalifikowania do wyższej klasy taryfowej, również inne środki, np. dołączanie do umowy ubezpieczenia dodatkowych warunków (zapisów) zabezpieczających.

Należy podkreślić, że celem underwritingu nie jest wybranie tylko ryzyka bezszkodowego, co przeczyłoby samej istocie ubezpieczeń. Chodzi wyłącznie o wybranie takich rodzajów ryzyka, w których przebieg szkodowy nie będzie wyższy niż przyjęty w podstawach kalkulacyjnych składek/stawek, tzn. szkody faktyczne nie powinny być wyższe od oczekiwanych. W danym roku może wystąpić odchylenie wartości rzeczywistych od wartości oczekiwanych, jednak w długim okresie wielkości te powinny być do siebie zbliżone.

Innym celem underwritingu jest zapewnianie właściwego wolumenu ryzyka w każdym rodzaju pojazdu w odniesieniu do przebiegu szkodowe-

¹ „Rozwiązaniem najbardziej radykalnym w walce z antyselekcją jest narzucenie obowiązku ubezpieczenia, mające na celu ukrócenie spekulacji kandydatów na ubezpieczonych. Najlepszym przykładem są ubezpieczenia obowiązkowe od Odpowiedzialności Cywilnej pojazdów mechanicznych, wprowadzone w wielu krajach na skutek antyselekcji. Np. zdecydowano się na wprowadzenie obowiązkowego OC w Rosji, właśnie na skutek spowodowanego antyselekcją nikłego zainteresowania Rosjan tym rodzajem ubezpieczenia. Innym przykładem są ubezpieczenia obowiązkowe od katastrof naturalnych. W 1982 r. we Francji prawo zobowiązało wszystkie zakłady ubezpieczeń do narzucenia dodatkowej składki w ubezpieczeniach od kradzieży – przeznaczonej na ubezpieczenie od katastrof naturalnych. W ten sposób mieszkańcy Paryża (żyjący w rejonie oszczędzanym przez siły przyrody) współfinansują odszkodowania dla osób mieszkających w rejonach górskich i narażonych na szkody spowodowane zejściami lawin oraz obywateli mieszkających blisko rzek i narażonych z tego tytułu na liczne powodzie”.

go, tak aby można było uzyskać – zgodnie z prawem wielkich liczb² – wystarczającą dokładność przewidywania liczby i wielkich szkód. Ważnym celem underwritingu jest również uniknięcie kumulacji ryzyka, która może być przyczyną szkód katastroficznych.

Celem artykułu jest przedstawienie roli underwritingu w procesie akceptacji ryzyka w ubezpieczeniach komunikacyjnych flotowych dla podmiotów gospodarczych. W artykule została wykorzystana literatura przedmiotu oraz praktyka autora pracującego w zakładzie ubezpieczeniowym, w którym zajmuje się m.in. kalkulowaniem składki ubezpieczeniowej i oceną ryzyka ubezpieczeniowego.

Underwriting – wyraz wywodzi się z języka angielskiego i oznacza w bezpośrednim tłumaczeniu (<http://mfiles.pl/pl/index.php/Underwriting>):

- podpisywanie albo
- asekurowanie (przyjmowanie do ubezpieczenia).

Underwriting ma na celu przede wszystkim ograniczanie zjawiska antyselekcji (selekcji negatywnej) wnioskodawców. Obecnie podawane definicje przedstawiają underwriting jako:

- proces selekcji i klasyfikacji rodzajów ryzyka oraz warunków ubezpieczenia,
- ogół czynności wykonywanych w celu oszacowania, zaakceptowania na odpowiednich warunkach lub odrzucenia ryzyka ubezpieczeniowego.

Z punktu widzenia zakładu ubezpieczeń podstawowym celem underwritingu jest zapewnienie opłacalności działalności ubezpieczeniowej, tj. generowania dodatniego wyniku technicznego. Powinno się dążyć do selekcji (wyboru) takich typów wniosków, które czynią portfel zyskownym, a odrzucać te, które nie spełniają tego warunku [Rejda 2001].

1. Zasady underwritingu

Underwriting zawiera dwa elementy, tj. selekcję i klasyfikację. Selekcja jest procesem oceny wniosków w celu określenia stopnia niebezpieczeństwa (zagrożenia) ryzyka zgłoszonego do ubezpieczenia. Klasyfikacja jest procesem przydziału ubezpieczonego (a także przedmiotu ubezpieczenia) do grupy jednostek w przybliżeniu o tych samych prawdopodobieństwach oczekiwanej szkody.

² Firmy ubezpieczeniowe wykorzystują „prawo wielkich liczb”, by określić prawdopodobieństwo wystąpienia danego zdarzenia.

Podstawową zasadą selekcji jest dokonywanie wyboru potencjalnie ubezpieczonych zgodnie z ze standardami przyjętymi w zakładzie ubezpieczeń [Hadyniak i Monkiewicz 2010]. Przy zasadzie ubezpieczenia tylko ryzyka rentowego oznacza to, że underwriter powinien wybrać tylko te jego rodzaje, których rzeczywisty przebieg szkodowy nie będzie gorszy niż założony w strukturze taryf. Ryzyko niespełniające tego kryterium powinno być poddane szczegółowej analizie, a po uwzględnieniu wszystkich możliwości taryfowych i odnoszących się do zakresu pokrycia powinna być podjęta ostateczna decyzja (po uprzednich tzw. kontrwnioskach do ubezpieczającego): przyjęcia lub odrzucenia wniosku.

Ważnym elementem w procesie selekcji ryzyka jest wykrycie ryzyka szczególnie niebezpiecznego i dużego. Wymaga ono dodatkowej uwagi ze względu na reasekurację czy politykę underwritingową zakładu ubezpieczeń.

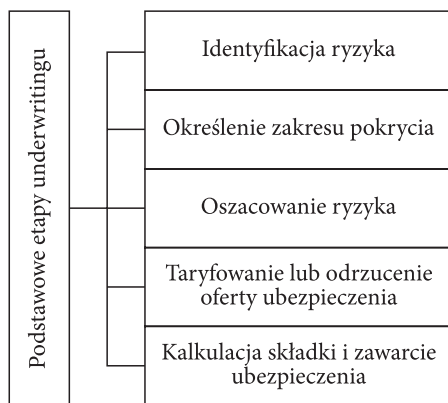
Bardziej zindywidualizowanego podejścia wymagają wnioski odnoszące się w ubezpieczeniach komunikacyjnych do dużych flot (np. 500 pojazdów). Specjalne procedury selekcji są wykorzystywane zazwyczaj w ubezpieczeniach samochodowych w celu wyodrębnienia „złych” kierowców, floty pojazdów, rodzaju prowadzonej działalności oraz struktury floty. Adekwatne rodzaje ryzyka powiązane z daną klasą mają istotne znaczenie zarówno dla funkcji underwritingu, jak i dla wyniku operacji ubezpieczeniowych. Niewłaściwy underwriting może spowodować, że dobór taryfy stanie się nieodpowiedni do ryzyka.

Klasyfikacja taryf (i ubezpieczonych) jest związana z problemami identyfikacji kategorii ryzyka oraz określania rozkładów częstości i wielkości oczekiwanych szkód w ubezpieczeniach komunikacyjnych. Za kryteria klasyfikacji przyjmuje się te czynności, które najsilniej wpływają na częstość i rozmiar tych szkód. Powinny one mieć związek przyczynowy z zagrożeniem szkodowym, zapewniać homogeniczność ryzyka wewnątrz klasy, posiadać wartość motywacyjną dla ubezpieczonego w celu kontroli szkód, zapewniać właściwy rozmiar przedziału klasy, być praktyczne. Następnym krokiem jest zebranie rodzajów ryzyka w klasy (portfele ubezpieczeń) i wyznaczenie wartości taryf uśrednionych dla każdej klasy na podstawie statystycznych przebiegów szkodowości oraz innych charakterystyk. Wewnątrz każdej kasy taryfowej powinna występować właściwa równowaga. Oznacza to, że ryzyko gorsze (bardziej szkodowe) powinno być kompensowane przez ryzyko lepsze (mniej szkodowe), a składka dla grupy jako całości powinna wystarczyć na wypłatę wszystkich świadczeń i innych wydatków (wszyscy ubezpieczeni w tej samej klasie taryfowej odprowadzają składkę według tej samej stawki przeciętnej, jednolitej dla danej klasy). Underwriter powi-

nien tak dobierać ubezpieczonych, aby zostały spełnione powyższe warunki klasyfikacji. Powinna być też spełniona zasada sprawiedliwej stawki między ubezpieczającymi i między grupami ubezpieczających z poszczególnych klas. Jedna grupa ubezpieczonych nie powinna nadmiernie subsydiować drugiej grupy. W dłuższym okresie zbyt duże subsydiowanie jednych ubezpieczających (grup ubezpieczających) przez drugich w warunkach konkurencji prowadziłoby do przejścia tych lepszych (rodzajów ryzyka) do konkurencyjnego zakładu ubezpieczeń, oferującego niższe stawki.

2. Etapy underwritingowe

W procesie underwritingu występuje wiele etapów w zależności od charakteru ubezpieczeń, grup ubezpieczeń czy działów ubezpieczeń. Pojawia się wyraźnie rozróżnienie underwritingu w ubezpieczeniach non-life od underwritingu w ubezpieczeniach na życie. Niemniej istnieje wiele podobieństw, co pozwala określić podstawowe etapy underwritingowe w ubezpieczeniach komunikacyjnych floty pojazdów. Etapy underwritingowe można więc przedstawić za pomocą poniższego schematu:



Rysunek 1. Etapy underwritingowe

Źródło: Na podstawie: [Grabiec 2007]

W celu identyfikacji i oszacowania ryzyka można skorzystać z takich źródeł informacji, jak:

- wnioski o zawarcie ubezpieczenia przedłożone w ofercie ubezpieczenia przez ubezpieczającego,

- dodatkowe informacje od agenta czy brokera,
- dodatkowe raporty specjalnych firm,
- informacje od podmiotów współpracujących z zakładem ubezpieczeń.

Na etapie określania zakresu pokrycia przedmiotem analizy są propozycje klienta co do zakresu ubezpieczenia (przedmiotu ubezpieczenia, rodzaju niebezpieczeństwa). Etap ten jest złożony w szczególności dla ubezpieczeń komunikacyjnych flotowych. Bada się w nim, czy wszystkie rodzaje ryzyka mają być ubezpieczone; porównuje się z pokryciem oferowanym przez zakład ubezpieczeń (zakres standardowy czy rozszerzony), doprecyzowuje się terminologię w zakresie pokrycia, analizuje się szczególne przypadki wymagające odrębnych zapisów w umowie lub klauzul redukujących hazard moralny³ [Fedor 2003b].

Na etapie szacowania ryzyka następuje określenie, które rodzaje ryzyka należą do grupy ryzyka czystego, tj. ubezpieczanego, a które do ryzyka spekulatywnego [Ortyński 2003]. W przypadku tych ostatnich tylko niektóre z nich mogą być rozważane jako możliwe do zaakceptowania w ubezpieczeniu. Następnym zadaniem jest sprawdzenie, czy wszystkie rodzaje ryzyka są znane, czy są niezbyt duże, czy dla niektórych należy odmówić pokrycia lub je ograniczyć.

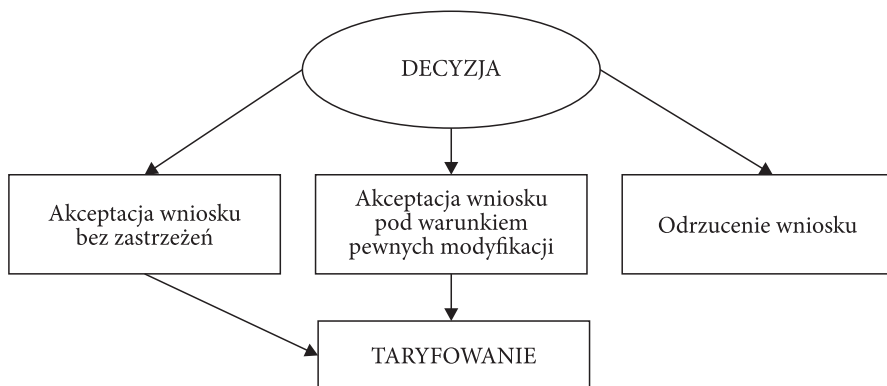
Dalej wymagane jest zbadanie, czy informacja o ryzykach jest wystarczająca, czy dostępne są statystyki o nich, jakie informacje techniczne są dostępne, kto jest ekspertem w tej dziedzinie, czy wymagają regularnych inspekcji [Ortyński 2003].

Ubezpieczyciel przed przystąpieniem do taryfowania ocenia dane zawarte we wniosku, po czym zostaje podjęta decyzja, czy dany wniosek może być przyjęty do ubezpieczenia, czy może powinien ulec pewnym modyfikacjom (rysunek 2), czy może powinien być odłożony lub odrzucony. Etap taryfowania polega na przyporządkowaniu ryzyka do bazowej (standardowej) klasy taryfowej i wyznaczeniu indywidualnej stawki taryfowej. Odnosi się to do ubezpieczeń nowych i wznawianych (odnawialnych).

Wyróżnia się trzy podstawowe metody wyznaczania stawek/składek w ubezpieczeniach komunikacyjnych flotowych:

- według indywidualnej oceny eksperckiej,
- według stawki przeciętnej dla danej klasy,
- według zmodyfikowanej stawki przeciętnej.

³ Hazard moralny w tym przypadku odnosi się do warunków podmiotowych danej firmy (ubezpieczonej) wyrażającej się w negatywnych tendencjach w stosunku do firmy ubezpieczeniowej.



Rysunek 2. Czynniki decyzji dotyczące taryfowania

Źródło: Na podstawie: [Ortyński 2003]

Metoda trzecia (zmodyfikowana), będąca kompromisem między składką/stawką przeciętną i indywidualną, posługuje się dwiema następującymi sposobami wyznaczania składek/stawek w ubezpieczeniach komunikacyjnych floty pojazdów:

- uwzględniającym indywidualny przebieg szkodowości,
- retrospektywnym – specyficznym sposobem ustalania składki zaliczkowej.

Indywidualny przebieg szkodowości uwzględnia się głównie w ubezpieczeniach komunikacyjnych. W metodzie tej, poza szkodowością portfelową, uwzględnia się szkodowość indywidualną, czyli na stawkę ostateczną wpływ ma stawka przeciętna dla danego portfela ryzyka oraz wynikająca z historycznej szkodowości danego ubezpieczonego. Jaką wagę nadać danej stawce (większa indywidualnej czy przeciętnej), jaką stosować metodologię wyboru i wyznaczenia stawki końcowej – zagadnienia te są przedmiotem tzw. *credibillity theory* [Behan 2009].

Metoda retrospektywna (jest bardzo rzadko wykorzystywana w ubezpieczeniach komunikacyjnych), obejmuje składkę, tzw. depozytową lub podstawową, która jest składką zaliczkową, płatną na początku ubezpieczenia, oraz składkę uzupełniającą, płatną po jego zakończeniu, pokrywającą faktycznie poniesione szkody wraz z innymi wydatkami zakładu ubezpieczeń, jednak w wysokości nie mniejszej niż ustalona minimalna kwota i nie wyższej niż maksymalna [Ortyński 2003].

Kalkulacja składki i zawarcie umowy ubezpieczenia to etap końcowy procesu underwritingu. Dokonuje się w nim przeglądu wszystkich istotnych elementów underwritingu w celu wyznaczenia końcowej kwoty składki, takich jak: zakres pokrycia, okres ubezpieczenia, franszyza (udział

własny), stawka taryfowa, reasekuracja, ograniczenia bądź wyłączenia, postanowienia lub inne uwagi.

Umowa ubezpieczenia jest zawierana zazwyczaj w formie pisemnej na okres dwunastu miesięcy. Umowę uważa się za zawartą z chwilą doręczenia ubezpieczenia dokumentu ubezpieczenia, np. polisy ubezpieczeniowej. Ubezpieczający powinien otrzymać również ogólne warunki ubezpieczenia.

3. Underwriting w ubezpieczeniach komunikacyjnych floty pojazdów

Ubezpieczenia *non-life* (tj. ubezpieczenia majątkowe i osobowe niebędące żywotnymi) są z reguły ubezpieczeniami rocznymi lub krótkoterminowymi, bądź wieloletnimi, ale z możliwością wcześniejszego rozwiązania umowy. Rozwiązanie umowy może więc nastąpić:

- wraz z upływem czasu, na jaki została zawarta, jeśli nie została wznowiona,
- za obopólnym porozumieniem w każdej chwili,
- za wypowiedzeniem przez jedną ze stron zgodnie z umową bądź z ogólnymi warunkami ubezpieczenia na koniec okresu wypowiedzenia przez odstąpienie od umowy przez ubezpieczającego,
- przez odstąpienie od umowy przez zakład ubezpieczeń,
- przez przejście własności ubezpieczonej rzeczy ruchomej,
- w sposób inny, określony w umowie bądź w ogólnych warunkach ubezpieczenia.

Poza rozwiązaniem umowy w formach wyżej określonych wygaśnięcie stosunku ubezpieczenia w ubezpieczeniach komunikacyjnych może również nastąpić, gdy:

- wystąpi abandon, tj. zrzeczenie się na rzecz zakładu ubezpieczeń praw do przedmiotu ubezpieczenia,
- przestanie istnieć interes ubezpieczeniowy (np. przez zniszczenie, zużycie albo utratę przedmiotu ubezpieczenia),
- nastąpi wyczerpanie sumy ubezpieczenia lub sumy gwarancyjnej,
- wystąpi niezapłacenie składki w wymaganym terminie (poza ubezpieczeniami obowiązkowymi) lub raty składki, jeśli wymóg taki stawia umowa (ogólne warunki ubezpieczenia).

Zakład ubezpieczeń może wykorzystać te możliwości prawne do weryfikacji wcześniej podjętych decyzji underwritingowych.

W ubezpieczeniach komunikacyjnych flotowych dosyć istotną kwestią jest zbudowanie wieloczynnikowej taryfy stawek (zróżnicowanej m.in. ze względu na rodzaj, wielkość pojazdu, terytorium, w odniesieniu do typu klienta itp.). Następnym krokiem jest klasyfikacja wniosków z uwzględnieniem indywidualnej szkodowości (lub w ubezpieczeniu autocasco odmowa zawarcia umowy) prowadząca w zasadzie do zawarcia ubezpieczenia [Ronka-Chmielowiec 2002].

Underwriting jest jedną z najważniejszych czynności, jakie wykonuje zakład ubezpieczeń. Od jego efektywności zależy kondycja finansowa firmy ubezpieczeniowej, a w konsekwencji stabilność i pewność ubezpieczenia.

4. Rola underwritingu w ubezpieczeniach komunikacyjnych floty pojazdów – aspekty praktyczne

Głównym zadaniem underwritera jest ocena ryzyka związanego z klientem lub grupą klientów i wyliczenie, jaką cenę powinien klient zapłacić za polisę. Każda z firm ubezpieczeniowych ma własne wytyczne dotyczące tolerancji ryzyka, ale wszystkie opierają się na podobnych modelach. Zmienne, jakie są brane pod uwagę przy obliczeniach underwritera, zależą od produktu ubezpieczeniowego i specyfiki klienta lub grupy klientów. W przypadku dużych klientów i nietypowych transakcji wyceny przygotowywane są indywidualnie.

Rolą underwritingu w ubezpieczeniach komunikacyjnych floty pojazdów, jest przygotowanie i akceptacja ofert/umów generalnych/warunków ubezpieczenia dedykowanych dla klientów flotowych.

Ogólne zasady oceny i akceptacji ryzyka w ramach współpracy między obszarem underwritingu i sprzedażą w zakładach ubezpieczeń:

1. Przed przygotowaniem oferty/warunków ubezpieczenia underwriter dokonuje selekcji i oceny ryzyka.
2. W przypadku stwierdzenia przez underwritera, że dane ryzyko jest nieopłacalne pod względem rentowności portfela ubezpieczeń danego klienta flotowego, nie będzie ono podlegało akceptacji (jeżeli potencjalna do pozyskania składka jest znacznie mniejsza niż koszty jej obsługi, na które składają się koszty wypłaconych odszkodowań, zawiązanych rezerw, koszty likwidacji szkód, koszty akwizycyjne: prowizja pośrednika, prowizja koasekuracyjna, koszty administracyjne).
3. Oceny danego ryzyka underwriter dokonuje na podstawie przekazanych danych o kliencie flotowym przez pracownika, który przygotował ofertę

ubezpieczenia. Dodatkowo pracownik przygotowujący ofertę ubezpieczeniową jest zobowiązany do ocenienia ryzyka i przedstawienia swojej rekomendacji oraz uzasadnienia wniosku o akceptację warunków ubezpieczenia.

4. Po otrzymaniu kompletnego wniosku⁴ o akceptację warunków ubezpieczenia pracownik underwritingu analizuje go i w przypadku stwierdzenia, że brakuje w nim niezbędnych informacji do dokonania oceny ryzyka i podjęcia właściwej decyzji zwraca się do pracownika przygotowującego ofertę dla klienta o pilne uzupełnienie danych we wniosku. Underwriter nie rozpatruje wniosków, dopóki pracownik przygotowujący ofertę nie uzupełni wymaganych informacji.
5. Underwriter po otrzymaniu wszystkich niezbędnych informacji dokonuje oceny ryzyka oraz w ramach posiadanych kompetencji oraz aktualnej strategii underwritingowej przedstawia stanowisko pracownikowi, który przygotowuje ofertę ubezpieczenia dla klienta.

W przypadku oceny klienta i jego potencjalnego przebiegu szkodowego w ubezpieczeniach komunikacyjnych istotnym kryterium jest informacja o branży, w której klient prowadzi swoją podstawową działalność. Informacje niezbędne do przygotowania oferty flotowej:

1. Nazwa i adres siedziby firmy.
2. Rodzaj działalności prowadzonej przez firmę/firmy oraz opis przeznaczenia pojazdów (do transportu jakich towarów służą pojazdy floty, ze szczególnym wskazaniem towarów niebezpiecznych, łatwopalnych, wybuchowych, gdzie odbywa się transport towarów).
3. Czy firma jest nowym klientem, gdzie była dotychczas ubezpieczona? W przypadku wnioskowania o kontynuację ubezpieczeń komunikacyjnych zakład ubezpieczeń zbiera następujące informacje dotyczące:
 - okresu ubezpieczenia (od kiedy flota była ubezpieczona),
 - dotychczasowego przebiegu ubezpieczeń w każdym rodzaju ubezpieczenia,
 - typu klienta,
 - informacji na temat pośrednika (kanału sprzedaży),
 - wysokości kurtażu, prowizji lub kurtażu i prowizji (w przypadku łącznego kurtażu brokersko-agencyjnego),

⁴ Przez kompletny wniosek o akceptację/zapytanie o wsparcie merytoryczne rozumie się wypełnienie wszystkich zalecanych danych we wniosku niezbędnych do oceny ryzyka; niekompletne wypełnienie wniosku może skutkować błędną analizą danych, a co za tym idzie – niekorzystną oceną ryzyka.

- informacji na temat przebiegu szkodowego dla poszczególnych rodzajów ryzyka oraz rezerwy szkodowej, tj.:
 - liczby szkód zgłoszonych w danym okresie ubezpieczenia: częściowych, całkowitych (niekradzieżowych), kradzieżowych,
 - kwoty wypłaconych odszkodowań w danym okresie ubezpieczenia za szkody: częściowe, całkowite (niekradzieżowe), kradzieżowe
 - kwoty zawiązanych rezerw na szkody zgłoszone w danym okresie ubezpieczenia: częściowe, całkowite (niekradzieżowe), kradzieżowe,
- aktualnej struktury floty pojazdów,
- rodzaju własności posiadanych pojazdów (które pojazdy należą do firmy, które są przedmiotem leasingu, które są przedmiotem dzierżawy/wynajmu),
- terminów obejmowania ochroną poszczególnych pojazdów we wskazanych rodzajach ubezpieczenia,
- dotychczasowego zakresu pokrycia ubezpieczeniowego w danym rodzaju ubezpieczenia,
- świadczeń dodatkowych,
- rozszerzenia ochrony o dodatkowe rodzaje ryzyka,
- podwyższenia sumy gwarancyjnej/sum gwarancyjnych (tylko w OC),
- zakresu pokrycia (np. wyłączenie szkód kradzieżowych),
- stosowania udziałów własnych, franszyzy (redukcyjnej/integralnej, od sumy ubezpieczenia/od wartości odszkodowania),
- amortyzacji części,
- pozostałych ograniczeń ochrony ubezpieczeniowej (wyłączenia),
- wariantu likwidacji szkód (plus istnienie zewnętrznego operatora szkód),
- zastosowania klauzul.

Wśród zadań underwritingu wyróżnia się:

- ocenę ryzyka od strony działalności gospodarczej, finansowej, zawodowej,
- tworzenie własnych statystyk dotyczących wypłaconych odszkodowań oraz zawiązanych rezerw,
- tworzenie zróżnicowanej oferty ubezpieczeniowej w celu zwiększenia konkurencyjności towarzystwa ubezpieczeniowego na rynku,
- określenie własnych reguł underwritingu i dostosowanie go do potrzeb potencjalnych klientów, a także do tendencji rynkowych,
- ochronę zakładu ubezpieczeń przed przyjmowaniem nieodpowiednich rodzajów ryzyka.

Zakończenie

Przedstawiony w artykule zarys zasad underwritingowych w ubezpieczeniach komunikacyjnych jest złożony i zależy od wielu czynników, zwłaszcza gdy klientem zakładu ubezpieczeń jest podmiot gospodarczy, który posiada złożoną strukturę floty, zakres ubezpieczenia czy też szkodowość. Różne podejścia underwritingowe zakładów ubezpieczeń zależą przede wszystkim od kosztów, prowadzonej działalności oraz związanej z nią polityki underwritingowej. W ubezpieczeniach komunikacyjnych, zwłaszcza większych podmiotów gospodarczych, underwriting wymaga wielu szczegółowych danych (np. o rodzajach ryzyka, ich historii) z różnych źródeł informacyjnych. Możliwość określenia podstawowych czynników ryzyka i stopnia ich oddziaływania na oczekiwaną szkodowość zapewnia wykorzystanie w taryfowaniu metody zmodyfikowanej stawki przeciętnej. Również umowa ubezpieczenia może mieć charakter znacznie zindywidualizowany. Zróżnicowanie produktowe w tego typu ubezpieczeniach powoduje, że konieczna jest specjalizacja „underwritrów” zajmujących się ubezpieczeniami komunikacyjnymi flotowymi. Specyfika ubezpieczeń komunikacyjnych polega na tym, że przed zawarciem ubezpieczenia konieczny jest szczegółowy zasób informacji na temat ubezpieczanej floty. Ubezpieczenia komunikacyjne mają to do siebie, że prawidłowa ocena ryzyka wiąże się z koniecznością oceny wiarygodności finansowej klienta oraz sytuacji branży, w której działa.

Zakład ubezpieczeń nie może odmówić zawarcia ubezpieczenia obowiązkowego. Nie może kształtować ogólnych warunków ubezpieczeń. Stąd z prowadzeniem tego typu produktów wiąże się zróżnicowanie taryf oraz rozbudowany system zniżek i zwwyżek.

Underwriting jest jedną z najważniejszych czynności, jakie wykonuje zakład ubezpieczeń. Od jego efektywności zależy kondycja finansowa firmy ubezpieczeniowej, a w konsekwencji stabilność i pewność ubezpieczenia.

Bibliografia

- Behan, D.F., 2009, *Statistical Credibility Theory*, Presented to the Southeastern Actuarial Conference, June 18.
- Dorman, M.S., 1998, *Introduction to Risk Management and Insurance*, wyd. 6, Prentice Hall, New Jersey.

- Fedor, M., 2003a, *Ubezpieczenia a asymetria informacji*, Gazeta Ubezpieczeniowa, 17 czerwca.
- Fedor, M., 2003b, *Ubezpieczenia a ryzyko moralne*, Gazeta Ubezpieczeniowa, 24 czerwca.
- Grabiec, R., 2007, *Ubezpieczenia w teorii i praktyce, część II, Ubezpieczenia gospodarcze i zdrowotne*, wyd. 2, Częstochowa.
- Hadyniak, B., Monkiewicz, J. (red.), 2010, *Ubezpieczenia w zarządzaniu ryzykiem przedsiębiorstwa*, t.1, Podstawy, Poltex, Warszawa.
- Ortyński, K., 2003, *Zarządzanie selekcją i oceną ryzyka ubezpieczeniowego (underwriting)*, w: Monkiewicz, J. (red.), *Podstawy ubezpieczeń*, t. 3, *Przedsiębiorstwo*, Poltext, Warszawa.
- Outreville, J. F., 1998, *Theory and Practice of Insurance*, Kluwer Academic Publisher, Boston.
- Rejda, G.E., 2001, *Principles of Risk Managment and Insurance*, wyd. 7, Addison Wesley Longan, Inc., New York.
- Ronka-Chmielowiec, W. (red.), 2002, *Ubezpieczenia, rynek i ryzyko*, PWE, Warszawa.
- Sangowski, T. (red.), 2001, *Ubezpieczenia w gospodarce rynkowej*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz – Poznań.
- Vaughan, E.J., 1982, *Fundamental of Risk and Insurance*, New York.