

## **Ryszard Pukała**

### **Analiza komparatywna obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w Polsce oraz Rosji w latach 2007 – 2012**

*Celem niniejszego opracowania jest przeprowadzenie analizy komparatywnej ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w latach 2007 – 2012 w Polsce oraz Rosji. Zostały zaprezentowane podstawowe wskaźniki makroekonomiczne charakteryzujące obydwa kraje, stan taboru samochodowego i poziom bezpieczeństwa drogowego, dane prezentujące omawiany segment ubezpieczeń w tym między innymi obrazujące wysokość sum gwarancyjnych, poziom składki ubezpieczeniowej, koncentrację rynku, szkodowość oraz strukturę wypłat odszkodowań. Zwrócono także uwagę na podobieństwa i różnice w stanie rozwoju obydwu rynków jak też zagrożenia wynikające z postępującego wzrostu odszkodowań i świadczeń. Przedstawiono także planowane zmiany w obowiązujących przepisach prawnych i organizacji rynku skierowane na zapewnienie praw klientów oraz poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych objętych ochroną ubezpieczeniową, a także optymalizację kosztów działalności ubezpieczycieli oferujących ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w Polsce i Rosji.*

#### **Wprowadzenie**

Współczesna gospodarka rynkowa, aby efektywnie funkcjonować, potrzebuje sprawnie działającego systemu finansowego, zdolnego do obsługi zachodzących w niej procesów. Zwłaszcza obecnie, w okresie światowego kryzysu finansowego oraz następującego po nim spowolnienia gospodarczego stanowi on narzędzie wsparcia dla działających w jej ramach podmiotów gospodarczych oraz osób fizycznych. Bardzo ważną składową systemu finansowego jest sektor ubezpieczeń, który ze względu na pełnione funkcje stanowi ważny element zabezpieczenia społecznego i ochrony interesów konsumentów. Jego znaczący udział stanowią ubezpieczenia komunikacyjne, a w ich ramach ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, które w zdecydowanej większości krajów Europy zajmuje kluczową pozycję pod względem udziału w rynku. Jest to w głównej mierze konsekwencją obowiązku posiadania przez właścicieli pojazdów mechanicznych ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Należy tutaj zaznaczyć, iż o ile ubezpieczenie OC komunikacyjne jest w miarę ujednoczone we wszystkich krajach UE, to już w krajach poza unijnych jego konstrukcja może być znacząco inna. Nie zmienia to jednak faktu, iż w wymiarze krajowym i międzynarodowym kilkaset milionów osób fizycznych i prawnych corocznie zawiera miliony polis ubezpieczeń OC komunikacyjnego, co stanowi kluczowe źródło przychodów dla działających na rynku zakładów ubezpieczeń. W tym też kontekście został zdefiniowany cel niniejszego opracowania, które skupia się na analizie i ocenie

funkcjonowania rynku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w Polsce, kraju członkowskim UE oraz Rosji, posiadającej znacząco różniący się od rozwiązań unijnych segment tego ubezpieczenia, w latach 2007 – 2012.

## 1. Potencjał rynku

Porównując dane dotyczące zajmowanego terytorium oraz liczby ludności Polskę i Rosję dzieli przepaść. Analizując jednak wybrane wskaźniki makroekonomiczne oraz wskaźniki prezentujące sektor ubezpieczeniowy obydwu krajów łatwo zauważyć, iż wiele aspektów związanych z rozwojem gospodarczym i społecznym jest bardzo zbliżonych. W poniższej Tabelicy nr 1 przedstawione zostały wybrane wskaźniki dotyczące obydwu analizowanych krajów.

**Tabela 1. Wybrane wskaźniki gospodarki Polski i Rosji (stan na koniec 2012 roku)**

Wskaźnik	Polska	Rosja
Powierzchnia, tys. km <sup>2</sup>	312,7	17 098,2
Liczba ludności, mln	38,5	143,3
PKB nominalne, mld PLN	1 595,2	7 458,0
PKB nominalne <i>per capita</i> , PLN <sup>1</sup>	38 124	42 111
PKB (PPP) <i>per capita</i> , PLN <sup>2</sup>	65 709	70 647
Dynamika wzrostu PKB, %	1,9	3,4
Inflacja, %	3,7	5,1
Stopa bezrobocia, %	13,4	5,5
Składka ubezpieczeniowa brutto, mld PLN <sup>3, 4</sup>	62,6	84,6
Dynamika wzrostu składki, %	9,6	21,7
Składka ubezpieczeniowa <i>per capita</i> , PLN	1 644	288

Źródło: Główny Urząd Statystyczny, Federalna Służba Statystyki Państwowej Rosji, Bank Światowy, Komisja Nadzoru Finansowego, Bank Rosji Wydział Nadzoru Ubezpieczeniowego.

<sup>1</sup> Dane Banku Światowego za rok 2012, [www.data.worldbank.org](http://www.data.worldbank.org).

<sup>2</sup> Ibidem.

<sup>3</sup> W przypadku Rosji składka ubezpieczeniowa nie obejmuje obowiązkowych ubezpieczeń medycznych, które są wyłączone przez nadzór ubezpieczeniowy jako oddzielna pozycja ze względu na fakt, iż stanowią one część sektora zabezpieczenia społecznego a działające na rynku zakłady ubezpieczeń są *de facto* tylko *providerami* w zakresie zarządzania siecią placówek medycznych realizujących świadczenia i pośrednikami w zakresie przekazania i środków budżetowych na realizację świadczeń.

<sup>4</sup> W opracowaniu dokonano przeliczeń danych obrazujących rosyjską gospodarkę i rynek ubezpieczeniowy na złote polskie (PLN) w oparciu o średnioroczny kurs waluty PLN/RUR publikowany przez NBP.

Gospodarka Polski w 2012 roku poddana została kolejnej fazie światowego kryzysu finansowego. Obserwujemy stagnację wzrostu jednak zauważalne są symptomy ożywienia wśród przedsiębiorstw i pobudzenie konsumpcji, co niewątpliwie powinno przełożyć się na aktywizację wzrostu gospodarczego w kolejnych latach. Rok 2012 to dla gospodarki Rosji okres znaczących zmian ze względu na fakt wstąpienia w sierpniu tego roku w szranki WTO. Akcesja powinna oznaczać nowe podejście Rosji do realizacji zobowiązań międzynarodowych. Są jednak oznaki, że w zasadniczych założeniach polityki handlowej Rosji nie nastąpiła radykalna zmiana. Otwarcie się na rynki światowe oraz rozwinięciu wielopłaszczyznowej współpracy międzynarodowej nie sprzyjają jednak działania Moskwy ograniczające dostęp do rynku wewnętrznego ze strony partnerów zagranicznych oraz bardzo napięta sytuacja polityczna związana z zaangażowaniem Rosji w aneksję Krymu i wewnętrzne sprawy Ukrainy. Niewątpliwie czynniki te wpłyną negatywnie na wzrost gospodarczy Rosji w najbliższym okresie. Na tym tle gospodarka Polski wydaje się być bardzo stabilna i pomimo wpływu drugiej fali światowego kryzysu finansowego zaczyna sukcesywnie przyśpieszać, a proces ten powinien się utrzymywać co najmniej przez kilka najbliższych lat.

Skupiając się na branży ubezpieczeniowej należy podkreślić, iż od momentu rozpoczęcia transformacji rynkowej na początku lat dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia, najczęściej podkreślanym elementem w obydwu krajach jest jej potencjał. Patrząc jednak na jego rozwój z dwudziestoletniej perspektywy widać zasadnicze różnice pomiędzy obydwojoma krajami, na co wskazuje chociażby wielkość składki przypisanej brutto czy też poziom składki *per capita*, który jest w Polsce 5,7 razy wyższy niż w Rosji. Niewątpliwie świadczy to o poziomie nasycenia rynku ubezpieczeniami, który u naszego sąsiada jest znacząco niższy. Jest to w głównej mierze konsekwencją opóźnień w regulowaniu rynku, mających miejsce w Rosji w latach 90-tych ubiegłego stulecia w okresie transformacji rynkowej. Niskie wymagania kapitałowe w stosunku do ubezpieczycieli, nieprecyzyjne ustawodawstwo, brak świadomości ubezpieczeniowej to tylko niektóre czynniki, które spowodowały iż na rynku szeroko zaczęły podejmować działalność podmioty oferujące produkty będące różnego rodzaju piramidami finansowymi, co bardzo mocno nadwyrężyło zaufanie społeczeństwa do instytucji ubezpieczenia. Innym czynnikiem destabilizującym rynek była (i jest do dzisiaj, chociaż obecnie jej znaczenie jest bardzo małe) tzw. „optymalizacja podatkowa”<sup>5</sup>, która polega na

---

<sup>5</sup> Z podobnym zjawiskiem mieliśmy także do czynienia w latach 1996-1997 w Polsce, kiedy na rynku pojawiły się budzące wiele kontrowersji krótkoterminowe produkty ubezpieczenia na życie i dożycie, wykorzystywane jako narzędzie wypłaty wynagrodzenia pracownikom przedsiębiorstw, które pozwalały na wykorzystanie luk prawnych w celu omińnięcia lub obniżenia opodatkowania wynagrodzenia oraz naliczania narzutów (składka zdrowotna, wypadkowa, emerytalna, rentowa).

wykorzystaniu niespójnych przepisów prawa do obniżenia opodatkowania przedsiębiorstw a niejednokrotnie wręcz do wyprowadzenia z niego środków finansowych z wykorzystaniem ubezpieczenia. Odbywało się to głównie poprzez znaczące zawyżanie składek w ubezpieczeniach majątkowych, których poziom nie miał nic wspólnego z rachunkiem aktuarialnym a był ustalany wyłącznie jako narzędzie realizacji partykularnych interesów właścicieli lub kadry zarządzającej przedsiębiorstw. W dalszej kolejności częstokroć były one dalej transferowane w formie składek reasekuracyjnych do rajów podatkowych i „wracały” do zainteresowanych.

Innym instrumentem było wykorzystywanie produktów ubezpieczeń życiowych do wypłaty wynagrodzeń w formie krótkoterminowej polisy ubezpieczeniowej, co pozwalało na obniżenie opodatkowania i ominięcie narzutów na wynagrodzenia. Wszystkie te czynniki wraz ze słabym nadzorem nad rynkiem sprawowanym przez Federalną Służbę Nadzoru Ubezpieczeniowego Rosji, brakiem instytucji chroniących prawa ubezpieczonego i konsumenta, niewywiązywanie się ubezpieczycieli ze swoich zobowiązań, brak funduszu gwarancyjnego stabilizującego rynek i chroniącego poszkodowanych, zwłaszcza w kontekście bardzo częstych upadłości ubezpieczycieli, niski poziom dochodów społeczeństwa, przyczyniły się do znaczącego osłabienia zainteresowania ubezpieczeniami wśród osób fizycznych oraz prawnych na rynku rosyjskim.

## **2. Park samochodowy i bezpieczeństwo ruchu drogowego**

Okres transformacji rynkowej w Polsce i Rosji to czas znaczących zmian strukturalnych w gospodarce, które przełożyły się na wzrost poziomu życia społeczeństwa. Wzrost dochodów, podniesienie komfortu życia skutkowało coraz szerszą dostępnością, będących jeszcze na początku lat 90-tych ubiegłego wieku w zasięgu finansowym bardzo małej grupy społecznej, pojazdów mechanicznych. Ich liczba sukcesywnie rośnie, co jest zauważalne zwłaszcza na początku XXI wieku. Wystarczy spojrzeć na liczbę zarejestrowanych samochodów w Polsce i Rosji w latach 2007 – 2012, aby zauważyć relatywnie wysoką dynamikę ich wzrostu – vide poniższa Tabela nr 1.

**Tabela 1. Wybrane wskaźniki związane z taborem komunikacyjnych w Polsce i Rosji w latach 2007 - 2012**

Wskaźnik	2007	2008	2009	2010	2011	2012	D <sub>2012/2007</sub> (%)
<b>POLSKA</b>							
<b>Liczba pojazdów (mln)</b>	19,5	21,3	22,0	23,0	24,2	24,9	127,7
<b>Zgłoszone wypadki (tys.)</b>	49,5	49,1	44,2	38,8	40,1	37,0	74,7
<b>Liczba rannych (tys.)</b>	63,2	62,1	56,1	48,9	49,5	45,8	72,4
<b>Liczba ofiar śmiertelnych (tys.)</b>	5,6	5,4	4,6	3,9	4,2	3,6	64,2
<b>ROSJA</b>							
<b>Liczba pojazdów (mln)</b>	40,8	43,5	44,4	45,7	47,9	50,5	123,7
<b>Zgłoszone wypadki (tys.)</b>	234,0	218,3	203,6	199,4	199,9	203,6	87,0
<b>Liczba rannych (tys.)</b>	292,2	270,9	257,0	250,6	251,8	258,6	88,5
<b>Liczba ofiar śmiertelnych (tys.)</b>	33,3	29,9	26,1	26,6	28,0	28,0	84,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego, Federalnej Służby Statystyki Państwowej Rosji, Polskiej Izby Ubezpieczeń oraz Rosyjskiego Związku Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

Zauważalne są jednak znaczące różnice w liczbie pojazdów przypadających na 1 tys. mieszkańców. O ile Polska dogoniła w tym zakresie średnią unijną, to w Rosji ten wskaźnik jest znacząco niższy. Patrząc na to z innego punktu widzenia, jest to bardzo perspektywiczny rynek. Dlatego też władze tego kraju, pomimo ograniczeń związanych z podporządkowaniem się wymogom związanym z otwarciem rynku, jako konsekwencją wstąpienia do WTO, w końcu 2012 roku wprowadziły „opłatę recyklingową”, która spełnia swoistą funkcję cła importowego. Pomimo, iż Komisja Europejska złożyła w tej sprawie formalny sprzeciw, władze rosyjskie nie wycofały się z tej decyzji i sprawa została przekazana do dalszego procedowania do Komisji Rozjemczej WTO. Należy założyć, iż obecnie, w warunkach pogarszającej się współpracy Rosji z partnerami z Unii Europejskiej ochrona rynku zostanie w dalszym ciągu utrzymana.

Duże dysproporcje pomiędzy omawianymi krajami obserwowane są w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wystarczy spojrzeć na główny wskaźnik, jakim jest liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych, która w Rosji oscyluje około 28 tys.

rocznie co powoduje, że ze wskaźnikiem prawie 200 zgonów na 1 milion mieszkańców, plasuje ten kraj wśród wątpliwych liderów statystyk śmiertelności w wypadkach komunikacyjnych.

Także, pomimo tendencji malejącej liczba ofiar śmiertelnych jest w Polsce, w porównaniu z innymi krajami UE bardzo wysoka. Dla przykładu w 2012 roku z liczbą 93 ofiar na 1 milion mieszkańców zajmowaliśmy 3 miejsce (za Litwą i Rumunią) w tej niechlubnej kategorii. W tym samym okresie we Włoszech, Niemczech czy Francji wskaźnik ten był dwukrotnie niższy, a w Wielkiej Brytanii, która jest liderem – tylko 29 osób.

Przekłada się to także na znaczące dysproporcje w trendach związanych we zgłaszanych wypadkami i liczbą w nich poszkodowanych. Pomimo utrzymującego się w obydwu krajach wzrostu liczby pojazdów, w Polsce w obszarze wymienionych wskaźników obserwujemy tendencję malejącą, zaś w Rosji ich poziom utrzymuje się na relatywnie tym samym poziomie, a w przypadku liczby rannych począwszy od 2010 roku ciągle rośnie.

Trzeba mieć nadzieję, że tak w Polsce jak też w Rosji wraz z oddawaniem do użytku nowych odcinków dróg i zaostrzania przepisów ruchu drogowego wskaźnik ten będzie dalej sukcesywnie malał.

### **3. Wybrane wskaźniki sektora ubezpieczeń OC komunikacyjnego**

Przedmiotem obowiązkowego ubezpieczenia OC komunikacyjnego jest odpowiedzialność cywilna posiadacza pojazdu mechanicznego lub kierowcy za szkody wyrządzone innym podmiotom przez ruch pojazdu mechanicznego. Ze względu na konieczność zapewnienia ochrony poszkodowanego przed niewypłacalnością sprawcy wypadku ubezpieczenie ma charakter obowiązkowy. Z tego też względu działające na rynku zakłady ubezpieczeń, mając na uwadze obowiązkowość i ustawową jednolitość ochrony, koncentrują się głównie na kwestiach cenowych ubezpieczenia oraz tworzenia różnego rodzaju programów *cross-sellingowych*, które stanowią podstawę do oferowania ubezpieczonym innych produktów.

#### **3.1. Aspekty prawne ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych**

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje ochroną wszelkie szkody w mieniu i na osobie wyrządzone z winy ubezpieczonego kierowcy i pokrywają odpowiedzialność na zasadzie ryzyka. Kwestie te mają odzwierciedlenie w

obowiązującym ustawodawstwie. Podstawowymi, aktualnie obowiązującymi aktami prawnymi w Polsce odnoszącymi się do ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce są:

- Ustawa z dnia o działalności ubezpieczeniowej z dnia 22 maja 2003 roku (Dz.U. 2003 r. Nr 124 poz. 1151 wraz z późn. zm.),
- Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z 2003 r. Nr 124, poz. 1152 wraz z późn. zm.).

W Rosji podstawowymi aktami prawnymi regulującymi obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne są:

- Ustawa o organizacji działalności ubezpieczeniowej w Federacji Rosyjskiej dnia 27 listopada 1992 Nr 4015-I (wraz z późn. zm.),
- Ustawa o obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej właścicieli środków transportu z dnia 25 kwietnia 2002 r Nr 40-FZ (wraz z późn. zm.).

W obydwu krajach pierwszy z tych aktów reguluje ogólne zasady funkcjonowania ubezpieczeń, drugi zaś odnosi się do kwestii dotyczących obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych. Pomimo zasadniczych różnic w wielu kwestiach dotyczących organizacji rynku, działających na nim zakładów ubezpieczeń oraz oferowanych przez nie produktów, w przypadku OC komunikacyjnego są one bardzo podobne. Określają ogólne zasady stosunku prawnego pomiędzy ubezpieczającym a ubezpieczycielem, zakres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń a także kwestie obowiązku zawarcia umowy. Bardzo podobne są także uwarunkowania dotyczące okresu ubezpieczenia, które w obydwu krajach zawiera się na okres 12 miesięcy. Generalną zasadą jest także automatyczne przedłużenie umowy na kolejny okres ubezpieczenia w przypadku nie złożenia w ustawowym terminie wypowiedzenia umowy u dotychczasowego ubezpieczyciela. Nie ma także przeszkód, aby w sytuacjach określonych w stosownych lokalnych uwarunkowaniach prawnych zawrzeć tzw. umowę ubezpieczenia krótkoterminowego. Podobnie w obydwu krajach regulowane są także kwestie dotyczące ochrony poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych.

### **3.2. Zróżnicowanie sum gwarancyjnych**

Pomiędzy obydwoma rynkami występują znaczące różnice w obszarze należnych z tytułu zaistniałych zdarzeń objętych odpowiedzialnością w ramach ubezpieczenia OC komunikacyjnego odszkodowań. Są one ustalane do wysokości sumy gwarancyjnej, której wysokość określana jest stosowną ustawą. W Polsce wysokość sumy gwarancyjnej jest

porównywalna do innych krajów UE. Diametralnie inna sytuacja występuje w Rosji, gdzie sumy gwarancyjne są (w porównaniu do Polski i innych krajów UE) bardzo niskie – tabela 2.

**Tabela 2. Sumy gwarancyjne w obowiązkowym ubezpieczeniu OC komunikacyjnym w Polsce i Rosji**

<b>Polska</b>	<b>Rosja</b>
<p>1. W przypadku szkód na osobie – 5 mln EUR w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych.</p> <p>2. W przypadku szkód w mieniu – 1mln EUR w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych.</p>	<p>1. W przypadku szkód na osobie – 160 tys. RUR (ok. 4 tys. EUR) w odniesieniu do jednej osoby poszkodowanej.</p> <p>2. W przypadku szkód w mieniu – 160 tys. RUR (ok. 4 tys. EUR) w odniesieniu do wszystkich osób poszkodowanych.</p> <p>3. W przypadku szkód w mieniu – 120 tys. RUR (ok. 3 tys. EUR) w odniesieniu do jednej osoby poszkodowanej.</p> <p>Uwaga:</p> <p>1. W przypadku zgonu poszkodowanego świadczenie wynosi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 135 tys. RUR (ok. 3375 EUR) osobom mającym prawo do uzyskania świadczenia po osobie zmarłej zgodnie z obowiązującym prawem,</li> <li>- 25 tys. RUR (ok. 625 EUR) koszty pogrzebu.</li> </ul> <p>2. W przypadku zgłoszenia szkody w mieniu bez przedstawienia dokumentów uczestnictwa w zdarzeniu przedstawicieli policji i sporządzonego przez nich protokołu zdarzenia, należne odszkodowanie nie może przekroczyć 25 tys. RUR (ok. 625 EUR).</p>

Źródło: opracowanie własne na podstawie z art. 36 ust. 1 Ustawy z dnia 22 maja 2003 o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli komunikacyjnych wraz z późn. zm. oraz art. 7 Federalnej Ustawy Federacji Rosyjskiej nr 40-FZ o obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów transportowych z dnia 3 kwietnia 2012 r wraz z późn. zm.

Tak znaczące dysproporcje w sumach gwarancyjnych oraz podejściu do zgłoszenia szkód determinują szereg różnic związanych z funkcjonowaniem rynku oraz działających na nim ubezpieczycieli i ich struktur organizacyjnych. W Rosji ze względu na bardzo niskie limity odpowiedzialności w ubezpieczeniu obowiązkowym wykształcił się segment dobrowolnych ubezpieczeń, który cieszy się coraz większą popularnością wśród posiadaczy pojazdów ze względu na nasilające się na rynku zjawisko kierowania spraw do sądu z powództwa cywilnego w przypadku otrzymania niesatysfakcjonującego odszkodowania lub świadczenia. Z tego też powodu w projekcie zmian, który jest obecnie konsultowany z ubezpieczycielami,

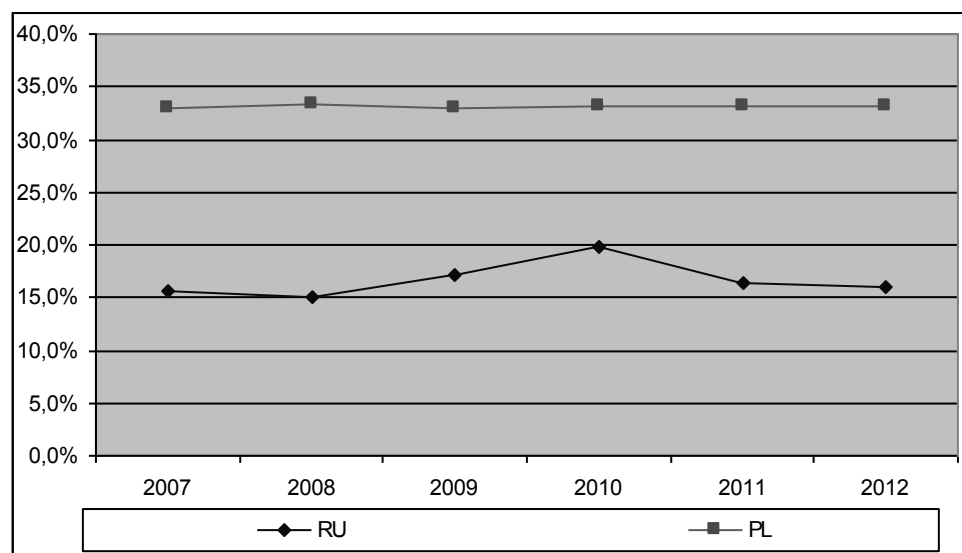


suma gwarancyjna ma zostać podniesiona do 0,5 mln RUR w przypadku szkody na osobie i życiu poszkodowanego oraz 400 tys. RUR w przypadku szkód majątkowych, co oznacza ponad trzykrotny wzrost dotychczasowych limitów. Na uwagę zasługuje także zmiana podejścia w zakresie wypłaty świadczeń z tytułu uszczerbku na zdrowiu poszkodowanych. O ile obecnie jest on określany według rzeczywistych kosztów leczenia i wielkości uszczerbku na zdrowiu, do wysokości sumy ubezpieczenia, to w propozycji ma się to odbywać w oparciu o wystandaryzowane tabele wypłat. Trudno jest obecnie przewidzieć, czy tego typu zmiana zostanie wprowadzona, gdyż o ile ze strony ubezpieczycieli spotkała się ona z przychylnym przyjęciem, to ze strony konsumentów takie podejście zostało zakwestionowane.

### 3.3. Składka ubezpieczeniowa

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych stanowi w każdym z omawianych krajów znaczącą pozycję przychodów dla działających na rynku ubezpieczycieli w segmencie ubezpieczeń majątkowych – vide poniższy wykres nr 1.

**Wykres 1. Udział OC komunikacyjnego w składce działu II w latach 2007 – 2012**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych za lata 2007 – 2012 Komisji Nadzoru Finansowego oraz Rosyjskiego Związku Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

Polski i rosyjski sektor ubezpieczenia OC komunikacyjnego w latach 2007 – 2012 utrzymuje trendy wzrostowe. Rosnąca konkurencja, zmieniające się regulacje oraz zmieniająca się sytuacja makroekonomiczna wyznaczają jednak nowe kierunki działania ubezpieczycieli, co jest niewątpliwie konsekwencją wzrastającej liczby pojazdów samochodowych oraz wysoką

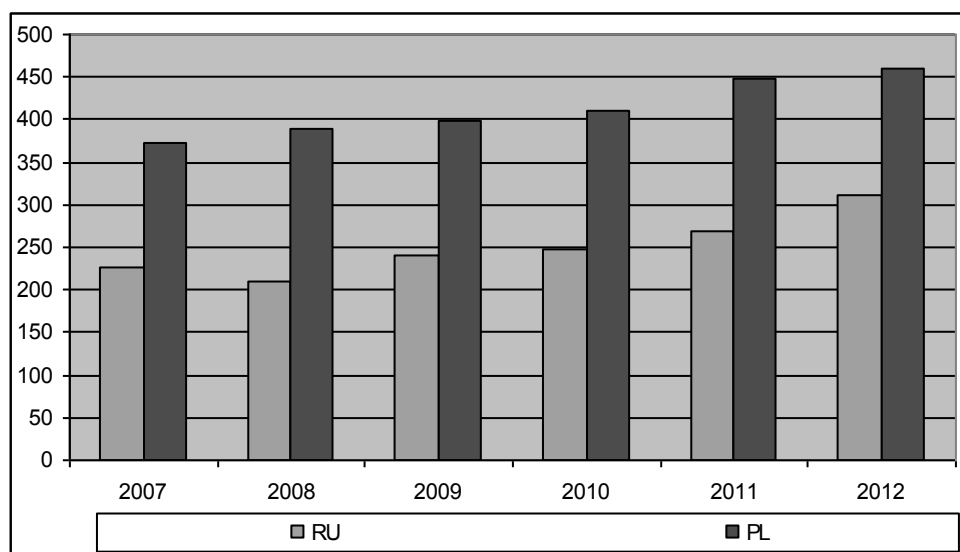
konkurencyjnością działających na rynku ubezpieczycieli, zwłaszcza z segmentu *direct*, którzy weszli na rynek z innowacyjnymi rozwiązaniami jakim było uelastycznienie oferty, oparcie obsługi agentów i pośredników o scentralizowany system informatyczny oraz efektywny sposób likwidacji szkód. Wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań usprawniło proces dotarcia do klienta oraz skróciło czas jego obsługi. Podejmowane działania przekładają się na mocną pozycję analizowanego ubezpieczenia w grupie non-life. Należy jednak zaznaczyć, iż o ile w Polsce udział w całym analizowanym okresie utrzymuje się na stałym poziomie i oscyluje około 33%, to w Rosji zauważalny jest wzrost udziału w okresie apogeum światowego kryzysu finansowego w latach 2009 – 2010, co jest głównie rezultatem spadku składki w pozostałych grupach ubezpieczeń majątkowych. Także procentowy udział składki w dziale ubezpieczeń majątkowych jest dwukrotnie niższy niż w Polsce.

W warunkach kryzysu finansowego i spowolnienia gospodarczego działające w obydwu analizowanych krajach zakłady ubezpieczeń zmuszone były do podjęcia szeregu działań ukierunkowanych na minimalizację strat wynikających z ograniczenia zaufania konsumentów oraz pogorszenia warunków działalności rynkowej. Odnosiły się one do dwóch głównych obszarów operacyjnych:

- optymalizacji kosztów działalności poprzez wprowadzenie ograniczeń związanych z wydatkami w obszarze zasobów ludzkich, działań marketingowych, kosztów sprzedaży i obsługi ubezpieczeń oraz ogólnego zarządu jak też wprowadzanie automatyzacji obsługi ubezpieczeń,
- zmiany strategii cenowych produktów ubezpieczeniowych ukierunkowanych na minimalizację strat związanych z rezygnacją z polis dobrowolnych, zaostrzającej się konkurencji cenowej w segmencie ubezpieczeń obowiązkowych, a w konsekwencji utrzymanie dotychczasowych i ewentualne pozyskanie nowych klientów.

Podjęte działania niewątpliwie przyczyniły się do zatrzymania procesu zmniejszenia składki ubezpieczeniowej i w większości przypadków utrzymania przez zakłady ubezpieczeń swoich portfeli klientów. Zaostrzająca się rywalizacja konkurencyjna pomiędzy działającymi na rynku zakładami ubezpieczeń nie wpłynęła jednak w zasadniczy sposób na obniżenie średniej składki z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w obydwu analizowanych krajach, która utrzymuje trend wzrostowy – wykres 2.

**Wykres 2. Średnia składka w OC komunikacyjnym (PLN)**

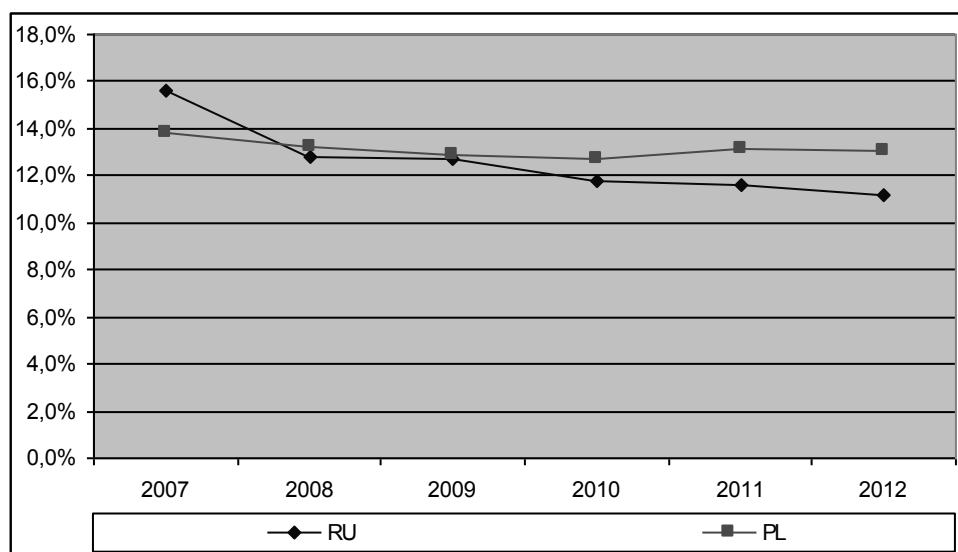


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych za lata 2007 – 2012 Komisji Nadzoru Finansowego oraz Rosyjskiego Związku Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

Trzeba jednak zaznaczyć, iż średnia składka z tytułu OC komunikacyjnego jest w Polsce prawie 1,45 razy wyższa niż w Rosji. Duże znaczenie ma w tym przypadku wysokość sumy gwarancyjnej, która w Polsce jest znacząco wyższa oraz niższa szkodowość, co niewątpliwie jest konsekwencją niższych wypłat należnych odszkodowań i świadczeń oraz niższej świadomości ubezpieczeniowej społeczeństwa.

Analizując poziom średniej składki z punktu widzenia siły nabywczej społeczeństwa odniesionej do średniego wynagrodzenia w obydwu krajach, należy podkreślić iż utrzymuje się ona na porównywalnym poziomie – wykres nr 3.

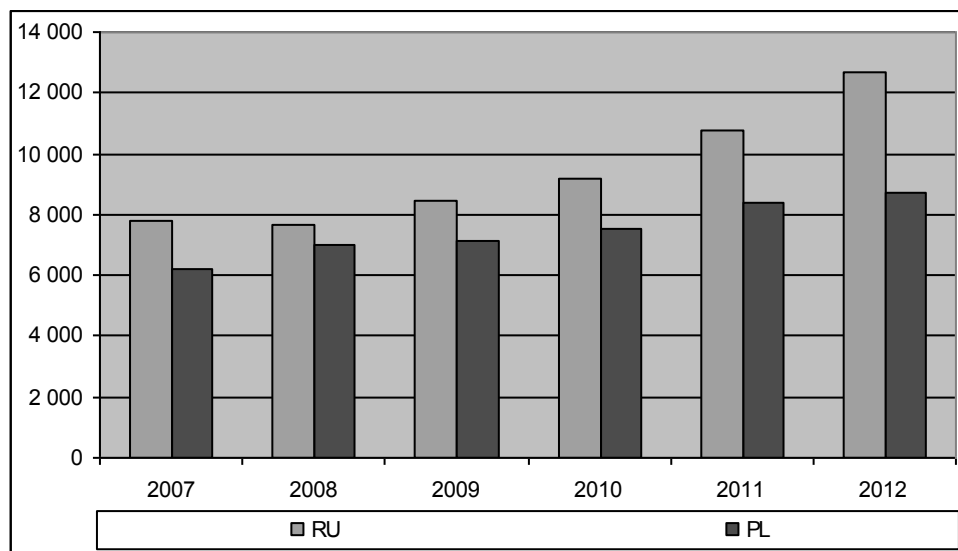
**Wykres 3. Relacja średniej składki do średniego wynagrodzenia (%)**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych za lata 2007 – 2012 Komisji Nadzoru Finansowego, Rosyjskiego Związku Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, Głównego Urzędu Statystycznego oraz Federalnej Służby Statystyki Państwowej Rosji.

Pomimo znaczącej, ponad 2-krotnej różnicy w liczbie pojazdów mechanicznych różnice w składce przypisanej pomiędzy Polską i Rosją nie są tak wyraziste – vide poniższy wykres nr 4. Niewątpliwie wpływa na to średnia składka, która w Rosji jest dużo niższa niż w Polsce.

**Wykres 4. Przypis składki brutto w latach 2007 – 2012 (mld PLN)**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych za lata 2007 – 2012 Komisji Nadzoru Finansowego oraz Rosyjskiego Związku Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

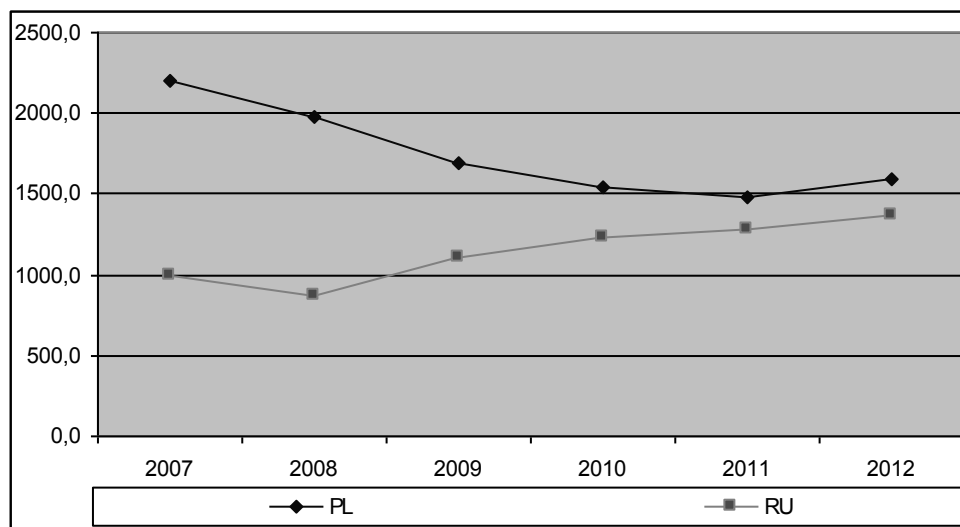
Należy podkreślić, iż pomimo ogólnego załamania obserwowanego w sektorze ubezpieczeniowym w analizowanym okresie, będącego konsekwencją światowego kryzysu

finansowego, składka z tytułu OC komunikacyjnego sukcesywnie rośnie. Przekłada się to na utrzymujące się od lat na wysokim poziomie zainteresowanie ze strony ubezpieczycieli tym produktem, gdyż pozwala on w relatywnie krótkim okresie uzyskać znaczące przychody z tytułu pozyskanych składek ubezpieczeniowych. Obarczony jest jednak znaczącym ryzykiem strat wynikającym z sukcesywnego wzrostu poziomu odszkodowań i świadczeń przy jednoczesnym otrzymywaniu, ze względu na wysoką konkurencję składek na stosunkowo niskim poziomie.

### 3.4. Koncentracja rynku

Do określenia poziomu koncentracji rynku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów określaniu mechanicznych został wykorzystany wskaźnik Herfindahla-Hirschmana. W przypadku sektora ubezpieczeniowego OC komunikacyjnego Polski i Rosji widoczne są duże dysproporcje w poziomie koncentracji – wykres nr 1.

**Wykres 5. Wskaźnik HHI w Polsce i Rosji w latach 2007 - 2012**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych za lata 2007 – 2012 Komisji Nadzoru Finansowego oraz Rosyjskiego Związku Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

Koncentracja polskiego rynku ubezpieczenia OC komunikacyjnego jest stosunkowo wysoka, chociaż utrzymuje się tendencja spadkowa. Odwrotną sytuację obserwujemy na rynku rosyjskim, na który ona wzrasta. Jest to niewątpliwie uwarunkowane czynnikami historycznymi związanymi z różnymi scenariuszami rozwoju każdego z rynków. W Polsce jeszcze w latach 90-tych ubiegłego wieku mieliśmy do czynienia z hegemonią PZU. Wraz z liberalizacją przepisów prawnych oraz wchodzeniem na rynek nowych ubezpieczycieli

zaczęli oni dość agresywnie konkurować z największym ubezpieczycielem i zabierać mu portfel ubezpieczonych. Bardziej skutecznie zagospodarowywali także nowe pole ubezpieczeniowe, jakim byli nowi nabywcy pojazdów. Z inną sytuacją mamy do czynienia w Rosji, w której ubezpieczenie zaczęło funkcjonować dopiero od 2003 roku. W momencie startu ubezpieczenia licencję na prowadzenie działalności posiadało 173 ubezpieczycieli. W kolejnych latach, ze względu na problemy finansowe, fuzje oraz przejęcia ich liczba sukcesywnie malała. Na koniec 2012 roku działalność operacyjną w obszarze ubezpieczenia OC komunikacyjnego prowadziło już tylko 103 zakłady ubezpieczeń. Na rynku pozostają najsilniejsi, którzy posiadają wystarczający poziom kapitalizacji i strukturę organizacyjną pozwalającą na prowadzenie działalności w tym coraz bardziej szkodowym ubezpieczeniu. Wszystkie te czynniki przekładają się na wzrost koncentracji rynku.

Polski i rosyjski rynek ubezpieczenia OC komunikacyjnego jest bardzo podobny z punktu widzenia pozycji wiodących na rynku ubezpieczycieli po względem zebranej składki – tabela 2.

**Tabela 2. Udział w rynku największych ubezpieczycieli na koniec 2012 r**

Udział w rynku (%)	Polska	Rosja
<b>TOP 1</b>	33,1	32,5
<b>TOP 5</b>	68,8	63,1
<b>TOP 10</b>	89,6	78,4

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych za lata 2007 – 2012 Komisji Nadzoru Finansowego oraz Rosyjskiego Związku Ubezpieczycieli Komunikacyjnych

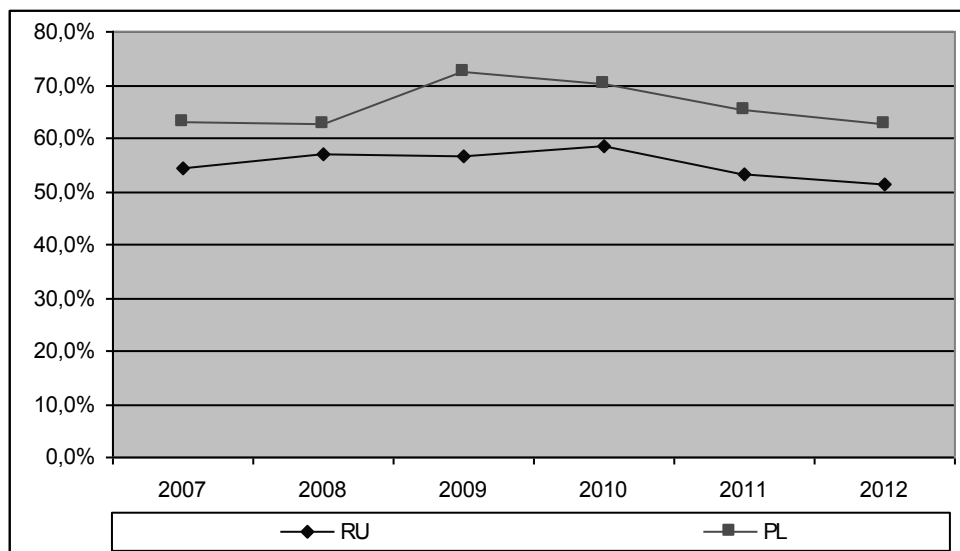
Liderem w Polsce od lat pozostaje PZU z udziałem 33,1% rynku ubezpieczenia OC komunikacyjnego, zaś w Rosji z podobnym udziałem 32,5% zajmuje Rosgosstrakh, czyli byli monopolisci rynku z okresu przed 1990 rokiem.

### **3.5. Szkodowość**

Wysoka konkurencja na rynku OC komunikacyjnego, a w ślad za tym niskie składki powoduje, że działające na rynku zakłady ubezpieczeń starają się znaleźć inne sposoby na zapewnienie opłacalności ubezpieczenia. Oprócz działań ukierunkowanych na optymalizację kosztów sprzedaży i obsługi ubezpieczeń często ubezpieczyciele próbują rekompensować sobie straty kosztem ograniczeń w wypłatach odszkodowań. Często, tak w Polsce jak i w

Rosji, działające na rynku zakłady ubezpieczeń obcinają odszkodowania, licząc – w dużej mierze nie bez podstaw – na to, że poszkodowani nie będą się odwoływać do sądów. Nagminne są także działania ukierunkowane na naprawę pojazdów przy użyciu części nieoryginalnych, potrącanie amortyzacji, problemy z samochodem zastępczym na czas naprawy uszkodzonego auta, zaniżanie wysokości zadośćuczynienia za śmierć bliskich – pole manewru jest tutaj duże, a korzyści spore. Wystarczy spojrzeć na dane dotyczące szkodowości<sup>6</sup> (wykres 6) aby zauważyć, iż dla wielu ubezpieczycieli utrzymanie opłacalności prowadzenia ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych może stanowić duży problem.

**Wykres 6. Szkodowość w latach 2007 – 2012 (%)**

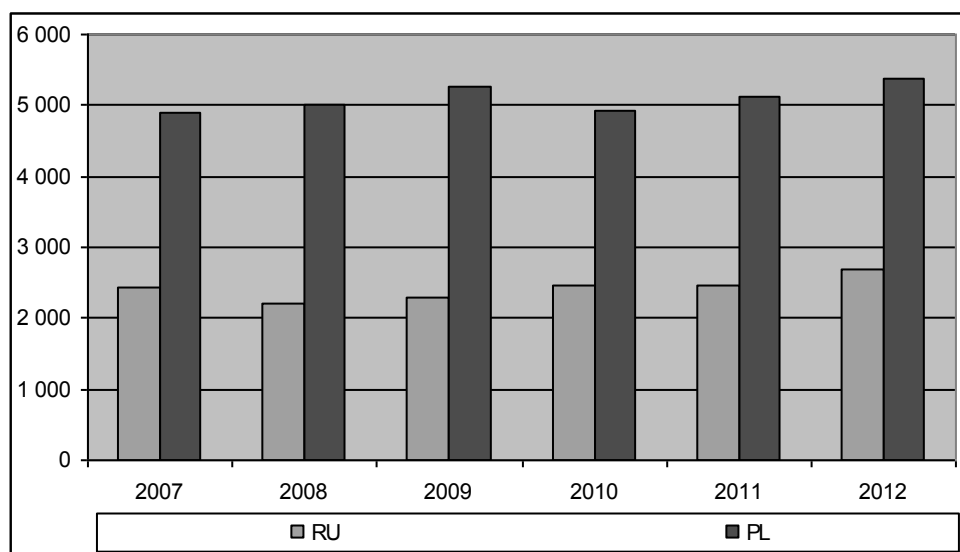


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych za lata 2007 – 2012 Komisji Nadzoru Finansowego oraz Rosyjskiego Związku Ubezpieczycieli Komunikacyjnych

Poziom wypłat na polskim rynku ubezpieczeniowym jest wyższy o około 10% w stosunku do rosyjskiego rynku ubezpieczeniowego. Niewątpliwie duże znaczenie w tym przypadku ma średnia wypłata z tytułu zdarzeń objętych odpowiedzialnością. W Polsce jest ona 2-krotnie wyższa niż w Rosji – stosowne dane zostały przedstawione na poniższym wykresie nr 7.

<sup>6</sup> Ze względu na brak danych z rosyjskiego rynku ubezpieczeniowego w niniejszym opracowaniu szkodowość liczona jest jako relacja wypłaconych odszkodowań do składki brutto bez uwzględnienia rezerw techniczno-ubezpieczeniowych i kosztów likwidacji.

**Wykres 7. Średnia wypłata (PLN)**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych za lata 2007 – 2012 Komisji Nadzoru Finansowego oraz Rosyjskiego Związku Ubezpieczycieli Komunikacyjnych

Należy zaznaczyć, iż tak na naszym rodzimym rynku jak też u naszego sąsiada średnia wypłata w ostatnich latach wykazuje tendencję rosnącą. Wpływ na to ma cała gama czynników, wśród których najważniejsze to:

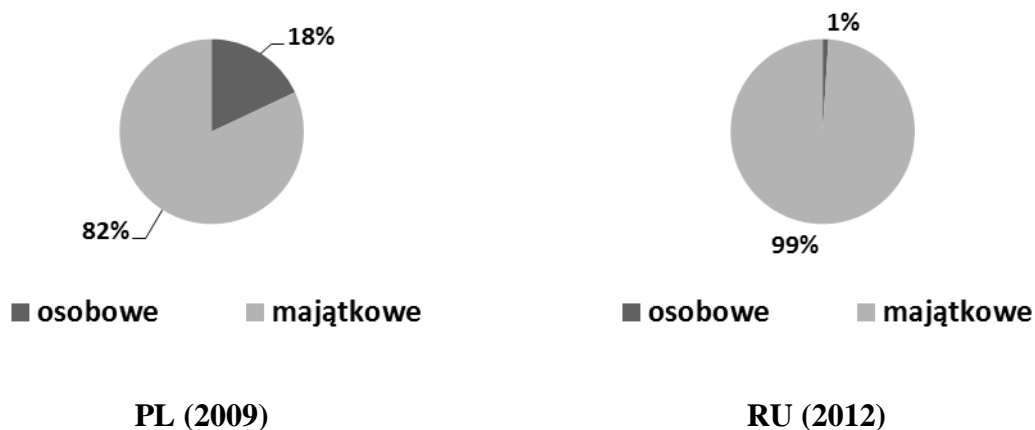
- wzrost świadomości ubezpieczeniowej, co jest zauważalne zwłaszcza w Rosji,
- działalność kancelarii odszkodowawczych, co jest charakterystyczne dla polskiego rynku ubezpieczeniowego, gdyż w Rosji ten segment usług jest jeszcze w powijakach,
- coraz wyższe świadczenia zasądzone przez sądy na rzecz poszkodowanych z tytułu odpowiedzialności cywilnej ubezpieczycieli,
- coraz nowszy tabor samochodowy, a w konsekwencji większa wartość jednostkowa pojazdów i części zamiennych wykorzystywanych do ich naprawy.

Należy założyć, iż w najbliższych latach tendencja sukcesywnego wzrostu odszkodowań i świadczeń w obydwu analizowanych krajach będzie się utrzymywać. Główny wpływ na to będzie miał wzrost udziału wypłaty świadczeń z tytułu szkód osobowych z jednoczesnym wzrostem świadczenia jednostkowego. Jest to o tyle ważne dla działających na rynku zakładów ubezpieczeń, iż częstokroć są to zobowiązania długoterminowe z tytułu wypłat należnych rent osobom poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych. Niewątpliwie będzie to duży problem dla rosyjskich ubezpieczycieli, gdyż z jednej strony udział wypłat w rynku odszkodowań wynosi tylko 1% (wykres 8) i będzie ciągle wzrastał. Z drugiej zaś strony już w 2014 roku planowane jest zwiększenie limitu z tytułu śmierci i szkód osobowych poszkodowanych do 0,5 mln rubli (ok. 50 tys. złotych), co dla nas wydaje się sumą relatywnie



niską, jednak dla rosyjskiego rynku ubezpieczeniowego będzie pod 3-krotnie wyższą niż obecna.

**Wykres 8. Struktura wypłat (%)**



Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu Stowarzyszenia dla Rozwoju Ubezpieczeń Komunikacyjnych i Rynku Motoryzacyjnego „ProMotor”, Szkody osobowe z tytułu OC komunikacyjnego w Polsce. Tendencje rozwoju 2006 – 2009 oraz danych Rosyjskiego Związku Ubezpieczycieli Komunikacyjnych za rok 2012.

Rosyjski rynek ubezpieczeniowy czekają także zmiany w zakresie wdrożenia nowych, ujednoliconych procedur likwidacji szkód komunikacyjnych i metodologii wyliczenia należnego odszkodowania. Obecnie Rosyjski Związek Ubezpieczycieli Komunikacyjnych przygotowuje jednolitą dla wszystkich ubezpieczycieli metodologię wyliczenia uszczerbku, która zawiera:

- zasady przeprowadzania niezależnej oceny technicznej (opis procesu ekspertyzy),
- zasady i wzory obliczeń należnych odszkodowań i świadczeń,
- katalogi cenowe na części zamienne, materiały lakiernicze, wartość prac naprawczych itp.

Jednolita metodologia ma być zatwierdzona przez Bank Rosji nadzorujący rynek ubezpieczeniowy. Zmiana ma także nastąpić w obszarze stawek taryfowych. O ile w Polsce są one ustanawiane bezpośrednio przez ubezpieczycieli, to w Rosji są sztywno narzucone przez państwo i zakłady ubezpieczeń są zobowiązane do ich stosowania. Proponowana zmiana dotyczy wprowadzenia korytarza cenowego i działający na rynku ubezpieczyciele otrzymają szerszą możliwość dostosowywania taryf do własnych potrzeb i sytuacji rynkowej.

Inną kwestią jest także wprowadzenie uproszczonej procedury zgłaszania zdarzenia ubezpieczeniowego bez konieczności zgłaszania go organom policji. Obecnie jest to ściśle

regulowane stosownymi przepisami prawnymi, jednak coraz częściej przez wszystkich uczestników rynku, co zawarte jest także w projekcie przygotowanym przez Rosyjski Związek Ubezpieczycieli Komunikacyjnych w zakresie organizacji bezpośredniej likwidacji szkód, podnoszona jest kwestia tzw. „Europrotokołu”, znanego w naszym kraju z wyjazdów zagranicznych, który ma stanowić oświadczenie stron zdarzenia, co nie wymaga stosowania skomplikowanej procedury wzywania policji i spisywania przez nią stosownego protokołu. Ciekawym rozwiązaniem zaproponowanym w projekcie jest wykorzystanie w tym zakresie do zgłoszenia z miejsca zdarzenia sieci GSM, za pośrednictwem których może być prowadzona wstępna weryfikacja odpowiedzialności sprawcy oraz zgłoszenie szkody. Projekt zakłada, aby przetestować powyższe rozwiązania w Moskwie i Sankt Petersburgu oraz obwodzie moskiewskim i leningradzkim. Zebrane doświadczenia mają być podstawą do wdrożenia stosownych rozwiązań ukierunkowanych na uproszczenie procesu obsługi zdarzeń i likwidacji szkód w przyszłości co powinno przyczynić się do uproszczenia i ujednoczenia procedur likwidacji szkód komunikacyjnych oraz skrócić czas wypłaty odszkodowań.

## **Podsumowanie**

Ubezpieczenia obowiązkowe są często postrzegane jako pozostałość poprzedniego systemu ekonomicznego. Tymczasem koncepcja tego typu ochrony pojawiła się w Europie już w XVIII wieku. Najbardziej popularnym z nich jest obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Chroni ono ubezpieczonego od finansowych konsekwencji szkód jakie może on wyrządzić osobom trzecim lub w mieniu w związku z ruchem swojego pojazdu. Także na prezentowanych w niniejszym opracowaniu rynkach – Polsce i Rosji, zajmuje ono bardzo ważną pozycję. Trzeba jednak zaznaczyć, iż występują w nim w obydwu krajach zasadnicze różnice związane z granicą odpowiedzialności ubezpieczyciela, która jest znacząco niższa w Rosji w porównaniu do naszego kraju. Jest to bardzo ważna informacja dla obywateli naszego kraju, coraz częściej podróżujących samochodami do Rosji, którzy w przypadku ewentualnego wypadku komunikacyjnego, będąc poszkodowanymi, kiedy sprawca będzie się legitymował polisą OC komunikacyjnego lokalnego ubezpieczyciela, mogą uzyskać odszkodowanie niewspółmierne niższe niż w analogicznym przypadku w Polsce (przy odpowiedzialności z polskiej polisy OC komunikacyjnego). W pozostałych jednak kwestiach są one bardzo podobne i spełniają niewątpliwie te same funkcje. Należy jednak podkreślić, iż niestety, ubezpieczenie OC komunikacyjne charakteryzuje się w obydwu analizowanych krajach bardzo dużą

szkodowością i z tego też powodu działające na rynku zakłady ubezpieczeń zwykle wykazują ujemny wynik techniczny na tego typu działalności. Pomimo iż wpływy ze składek są wyższe niż wysokość wypłaconych odszkodowań, to po uwzględnieniu wszelkich pozostałych kosztów działalności ubezpieczeniowej (koszty akwizycji, administracyjne, prowizje dla pośredników ubezpieczeniowych i reasekuratorów) generują straty. Należy więc w najbliższych latach w obydwu krajach oczekiwać szerokiego spektrum działań ukierunkowanych na polepszenie wyniku technicznego ubezpieczenia oraz poprawy jakości likwidacji szkód komunikacyjnych. Niewątpliwie powinno to skutkować lepszą ochroną poszkodowanych i polepszeniem wizerunku ubezpieczycieli w tym segmencie ubezpieczeń. Przyczyni się także do wzmocnienia całego sektora ubezpieczeniowego.

## Wykaz źródeł

1. *A decade of success. Annual report 2012*, Russian Association of Motor Insurers, Moscow, 2013.
2. Bank Światowy, [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org).
3. Bank Rosji, [www.cbr.ru](http://www.cbr.ru).
4. Borda M., Jędrzychowska A., Analiza postaw nabywców ubezpieczeń komunikacyjnych na rynku polskim, Rozprawy Ubezpieczeniowe nr 13 (2/2012), Rzecznik Ubezpieczonych, Fundacja Edukacji Ubezpieczeniowej, Warszawa 2012, str. 71 – 81.
5. Główny Urząd Statystyczny, [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl).
6. Federalna Służba Statystyki Państwowej Rosji, [www.gks.ru](http://www.gks.ru).
7. Komisja Nadzoru Finansowego, [www.knf.gov.pl](http://www.knf.gov.pl).
8. Polska Izba Ubezpieczeń, [www.piu.org.pl](http://www.piu.org.pl).
9. Pukała R., *Perspektywy integracji rynków ubezpieczeniowych krajów Europy Wschodniej z rynkiem Unii Europejskiej*, [w] Globalne i regionalne wyzwania restrukturyzacji przedsiębiorstw i gospodarek., pod red. Borowiecki R., Dziura M., Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, Fundacja Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, Kraków 2012, str. 127 – 141.
10. Pukała R., *Bezpieczeństwo finansowe ubezpieczycieli Europy Wschodniej*, [w] Lisowski J., Manikowski P., [red.] Problemy współczesnego rynku ubezpieczeniowego, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań, 2014, str. 167 – 179.
11. Rosyjski Związek Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, [www.autoins.ru](http://www.autoins.ru).

12. Rynek ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce. Przegląd danych z lat 2011 - 2013. Polska Izba Ubezpieczeń, Warszawa 2014, wersja elektroniczna: [http://piu.org.pl/public/upload/ibrowser/Rynek\\_ubezpiecze%C5%84\\_komunikacyjnych\\_w\\_Polsce\\_prze%C4%85d\\_danych\\_z\\_lat\\_2011\\_2013.pdf](http://piu.org.pl/public/upload/ibrowser/Rynek_ubezpiecze%C5%84_komunikacyjnych_w_Polsce_prze%C4%85d_danych_z_lat_2011_2013.pdf).
13. Transport drogowy w Polsce. Wybrane dane. Raport Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Warszawa 2013, wersja elektroniczna: [http://branza.zmpd.pl/aktualnosci\\_pliki/f-BRANZA-1595-3284-499.RAPORT\\_ZMPD\\_1.03.2013.pdf](http://branza.zmpd.pl/aktualnosci_pliki/f-BRANZA-1595-3284-499.RAPORT_ZMPD_1.03.2013.pdf).
14. Ubezpieczenia komunikacyjne w Polsce w latach 2006 – 2010. Raport Polskiej Izby Ubezpieczeń, Warszawa 2012, wersja elektroniczna: [http://piu.org.pl/public/upload/ibrowser/WU/Raport\\_komunikacyjny\\_PIU\\_2012.pdf](http://piu.org.pl/public/upload/ibrowser/WU/Raport_komunikacyjny_PIU_2012.pdf).
15. Ustawa z dnia o działalności ubezpieczeniowej z dnia 22 maja 2003 roku (Dz.U. 2003 r. Nr 124 poz. 1151 wraz z późn. zm.).
16. Ustawa z dnia 22 maja 2003 o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z 2003 r. Nr 124, poz. 1152 wraz z późn. zm.).
17. Ustawa o organizacji działalności ubezpieczeniowej w Federacji Rosyjskiej dnia 27 listopada 1992 Nr 4015-I (wraz z późn. zm.).
18. Ustawa Federacji Rosyjskiej nr 40-FZ o obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów transportowych z dnia 3 kwietnia 2012 r wraz z późn. zm.