

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 Polsce oraz Rosji w latach 2007–2012. Zaprezentowano 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 uwagę na podobieństwa i różnice w stanie rozwoju tych rynków oraz zagrożeń wynikających 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.

Słowa kluczowe: odpowiedzialność cywilna posiadacza pojazdu, suma gwarancyjna, składka ubezpieczeniowa, koncentracja rynku, szkodowość.

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 jest ważnym elementem zabezpieczenia społecznego i ochrony interesów konsumentów. Jego znaczącą część stanowią ubezpieczenia komunikacyjne, a wśród nich 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 pozaunijnych jego konstrukcja może być wyraźnie inna. Nie zmienia to jednak faktu, iż w wymiarze krajowym i międzynarodowym kilkaset milionów osób fizycznych i prawnych corocznie wykupuje miliony polis ubezpieczenia 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, mającej znacząco różniący się od rozwiązań unijnych segment tego ubezpieczenia, w latach 2007–2012.

1. Potencjał rynku

Pod względem wielkości terytorium oraz liczby ludności Polskę i Rosję dzieli przepaść. Analizując jednak wybrane wskaźniki makroekonomiczne oraz wskaźniki prezentujące sektor ubezpieczeniowy obydwu krajów, można łatwo zauważyć, iż wiele aspektów związanych z rozwojem gospodarczym i społecznym jest bardzo zbliżonych. W tabeli 1 przedstawione zostały wybrane wskaźniki dotyczące analizowanych krajów.

Rok 2012 to dla gospodarki Rosji okres znaczących zmian ze względu na fakt wstąpienia w sierpniu tego roku do 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 działania Moskwy ograniczające dostęp partnerów zagranicznych do rynku wewnętrznego 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 bardzo stabilna i pomimo wpływu drugiej fali światowego kryzysu finansowego zaczyna sukcesywnie przyspieszać, 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, często wspomina się o potencjale rozwojowym obydwu rynków. Patrząc jednak na ich rozwój z dwudziestoletniej perspektywy, zauważa się zasadnicze różnice, jak chociażby w wielkości składki przypisanej brutto, czy poziomie 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 we wprowadzaniu regulacji rynku w Rosji w latach 90. 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 zaczęły podejmować działalność

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

Wskaźnik	Polska	Rosja
Powierzchnia, tys. km ²	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 ¹	38 124	42 111
PKB (PPP) <i>per capita</i> , PLN ²	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 ^{3,4}	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).

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 podatkowa⁵, która polega na wykorzystywaniu niespójnych przepisów prawa do obniżenia opodatkowania przedsiębiorstwa, 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 przedsiębiorstwa. Później częstokroć były one 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 omińnięcie narzutów na wynagrodzenia. Wszystkie te czynniki, wraz ze słabym nadzorem nad rynkiem sprawowanym przez Federalną Służbę Nadzoru Ubezpieczeniowego Rosji,

1. Dane Banku Światowego za rok 2012, www.data.worldbank.org.

2. Ibidem.

3. 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 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 przekazywania środków budżetowych na realizację świadczeń.

4. W opracowaniu przeliczono dane obrazujące rosyjską gospodarkę i rynek ubezpieczeniowy na złote polskie (PLN) w oparciu o średnioroczny kurs waluty PLN/RUR publikowany przez NBP.

5. 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, pozwalały na wykorzystanie luk prawnych w celu uniknięcia lub obniżenia opodatkowania wynagrodzenia oraz naliczania narzutów (składka zdrowotna, wypadkowa, emerytalna, rentowa).

brakiem instytucji chroniących prawa ubezpieczonego i konsumenta, niewywiązywaniem się ubezpieczycieli ze swoich zobowiązań, brakiem funduszu gwarancyjnego stabilizującego rynek i chroniącego poszkodowanych, zwłaszcza w kontekście częstych upadłości ubezpieczycieli, niskim poziomem 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 większą dostępnością pojazdów mechanicznych, będących jeszcze na początku lat 90-tych ubiegłego wieku w zasięgu finansowym bardzo małej grupy społecznej. 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 2.

Tabela 2. Wybrane wskaźniki związane z taborem komunikacyjnych w Polsce i Rosji w latach 2007–2012

Wskaźnik	2007	2008	2009	2010	2011	2012	D _{2012/2007} (%)
POLSKA							
Liczba pojazdów (mln)	19,5	21,3	22,0	23,0	24,2	24,9	127,7
Zgłoszone wypadki (tys.)	49,5	49,1	44,2	38,8	40,1	37,0	74,7
Liczba rannych (tys.)	63,2	62,1	56,1	48,9	49,5	45,8	72,4
Liczba ofiar śmiertelnych (tys.)	5,6	5,4	4,6	3,9	4,2	3,6	64,2
ROSJA							
Liczba pojazdów (mln)	40,8	43,5	44,4	45,7	47,9	50,5	123,7
Zgłoszone wypadki (tys.)	234,0	218,3	203,6	199,4	199,9	203,6	87,0
Liczba rannych (tys.)	292,2	270,9	257,0	250,6	251,8	258,6	88,5
Liczba ofiar śmiertelnych (tys.)	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 znacznie niższy. Z innego punktu widzenia jest to jednak perspektywiczny rynek. Dlatego władze tego kraju, pomimo ograniczeń wynikających z podporządkowania się wymogom związanym z otwarciem rynku jako konsekwencją wstąpienia do WTO, w końcówce 2012 r. wprowadziły „opłatę recyklingową”, która spełnia swoistą funkcję cła importowego. Pomimo że 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 śmiertel-

nych w wypadkach komunikacyjnych, która w Rosji oscyluje około 28 tys. rocznie, co powoduje, że ze wskaźnikiem prawie 200 zgonów na 1 milion mieszkańców zajmuje kraj ten czołowe miejsca w statystykach śmiertelności w wypadkach komunikacyjnych.

Pomimo tendencji malejącej liczba ofiar śmiertelnych jest także w Polsce, w porównaniu z innymi krajami UE, bardzo wysoka. Dla przykładu w 2012 r. 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 najniższy miała Wielka Brytania – tylko 29 osób.

Przekłada się to także na znaczące dysproporcje w trendach związanych ze zgłaszanymi wypadkami i liczbą w nich poszkodowanych. Pomimo rosnącej w obydwu krajach liczby pojazdów, w Polsce wymienione wskaźniki mają tendencję malejącą, zaś w Rosji ich poziom utrzymuje się na relatywnie tym samym poziomie, a w przypadku liczby rannych począwszy od 2010 r. ciągle rośnie.

Trzeba mieć jednak nadzieję, że zarówno w Polsce, jak i w Rosji, wraz z oddawaniem do użytku nowych odcinków dróg i zaostrzeniem przepisów ruchu drogowego, wskaźnik ten będzie dalej malał.

3. Wybrane wskaźniki sektora ubezpieczenia 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 tworzeniu 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 pokrywa odpowiedzialność na zasadzie ryzyka. Kwestie te mają odzwierciedlenie w obowiązującym ustawodawstwie. Podstawowymi aktualnie obowiązującymi aktami prawnymi odnoszącymi się do ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce są:

- Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. z 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 z dnia 27 listopada 1992 r. 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 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. 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 niezłożenia 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. Różnicowanie sum gwarancyjnych

Pomiędzy obydwooma rynkami występują znaczące różnice odszkodowań należnych z tytułu zaistniałych zdarzeń objętych odpowiedzialnością w ramach ubezpieczenia OC komunikacyjnego. Są one ustalane do wysokości sumy gwarancyjnej, która jest określana stosowną ustawą. W Polsce wysokość sumy gwarancyjnej jest podobna jak w innych krajach UE. Diametralnie inna sytuacja występuje w Rosji, gdzie sumy gwarancyjne są bardzo niskie.

Tabela 3. Sumy gwarancyjne w obowiązkowym ubezpieczeniu OC komunikacyjnym w Polsce i Rosji

Polska	Rosja
<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 – 1 mln 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>Uwagi:</p> <p>1. W przypadku zgonu poszkodowanego świadczenie wynosi: – 135 tys. RUR (ok. 3375 EUR) dla osób mających prawo do uzyskania świadczenia po osobie zmarłej, – 25 tys. RUR (ok. 625 EUR) na pokrycie kosztów pogrzebu.</p> <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>

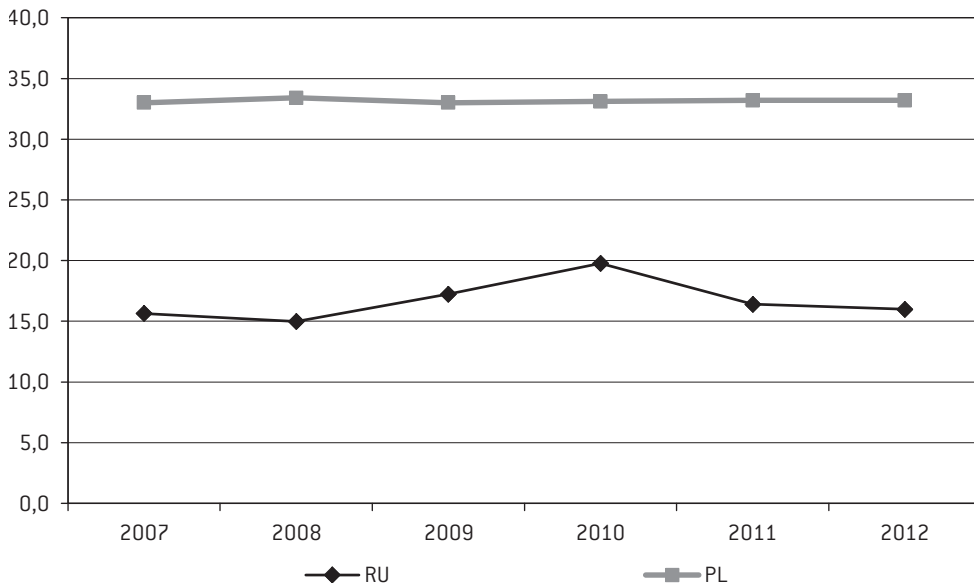
Źródło: Opracowanie własne na podstawie z art. 36 ust. 1 Ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli komunikacyjnych (wraz z późn. zm.) oraz art. 7 Federalnej Ustawy Federacji Rosyjskiej nr 40-FZ o obowiązkowym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

Tak znaczące dysproporcje w sumach gwarancyjnych oraz różnice w 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 do wypłaty świadczeń z tytułu uszczerbku na zdrowiu poszkodowanych. O ile obecnie są one określane według rzeczywistych kosztów leczenia i wielkości uszczerbku na zdrowiu, do wysokości sumy ubezpieczenia, to według propozycji miałyby się to odbywać na podstawie standaryzowanych tabel wypłat. Trudno jest obecnie przewidzieć, czy ta 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 działających na rynku ubezpieczycieli w segmencie ubezpieczeń majątkowych – *vide* poniższy wykres.

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 utrzymują trend wzrostowy. Rosnąca konkurencja, wprowadzane regulacje oraz zmieniająca się sytuacja makroekonomiczna wyznaczają jednak nowe kierunki działań ubezpieczycieli, co jest niewątpliwie konsekwencją wzrastającej liczby pojazdów mechanicznych oraz wysokiej konkurencyjności działających na rynku ubezpieczycieli, zwłaszcza z segmentu *direct*, którzy weszli na rynek z innowacyjnymi rozwiązaniami, jakimi było uelastycznienie oferty, oparcie obsługi agentów i pośredników na scentralizowanym systemie informatycznym oraz efektywny sposób likwidacji szkód. Wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań usprawniło proces docierania 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 proc., 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:

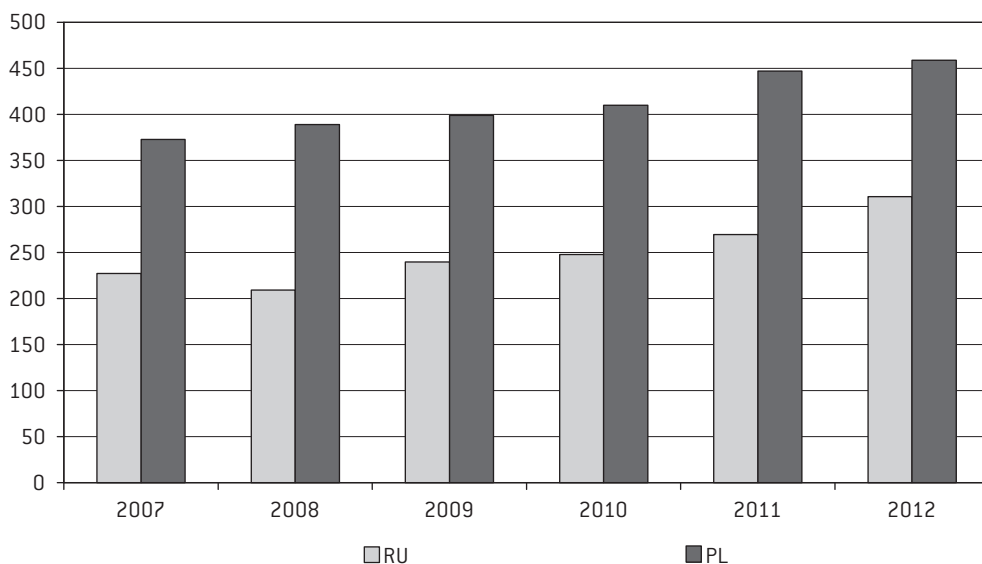
- optymalizacji kosztów działalności poprzez wprowadzenie ograniczeń związanych z wydatkami w dziedzinie zasobów ludzkich, działań marketingowych, kosztów sprzedaży i obsługi ubezpieczeń oraz ogólnego zarządu, jak też wprowadzanie automatyzacji obsługi ubezpieczeń,
- zmian strategii cenowych produktów ubezpieczeniowych, ukierunkowanych na minimalizację strat związanych z rezygnacją z polis dobrowolnych, zaostrzającą się konkurencją cenową 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 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 – *vide* wykres 2.

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.

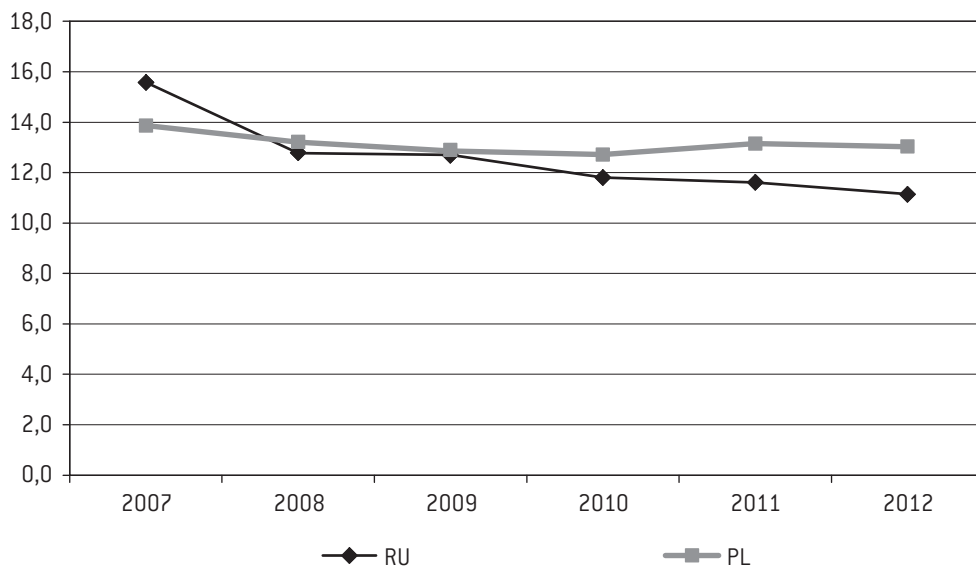
Analizując średnią składkę z punktu widzenia siły nabywczej społeczeństwa odniesionej do średniego wynagrodzenia w obydwu krajach, należy podkreślić, iż utrzymuje się ona na porównywalnym poziomie – *vide* wykres 3.

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.

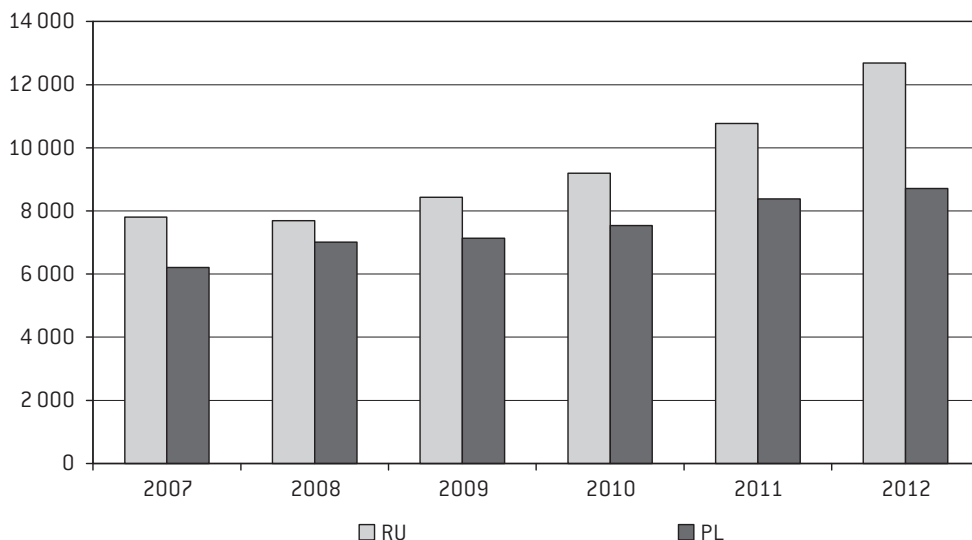
Wykres 3. Relacja średniej składki do średniego wynagrodzenia [%]



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. 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 mimo 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 mechanicznych został wykorzystany wskaźnik Herfindahla-Hirschmana (HHI, ang. *Herfindahl-Hirschman Index*), który określa szacunkowy poziom zagęszczenia w danej branży:

$$HHI = \sum_{i=1}^n x_i^2 \quad (1)$$

gdzie:

x – procentowy udział w rynku zakładu ubezpieczeń,

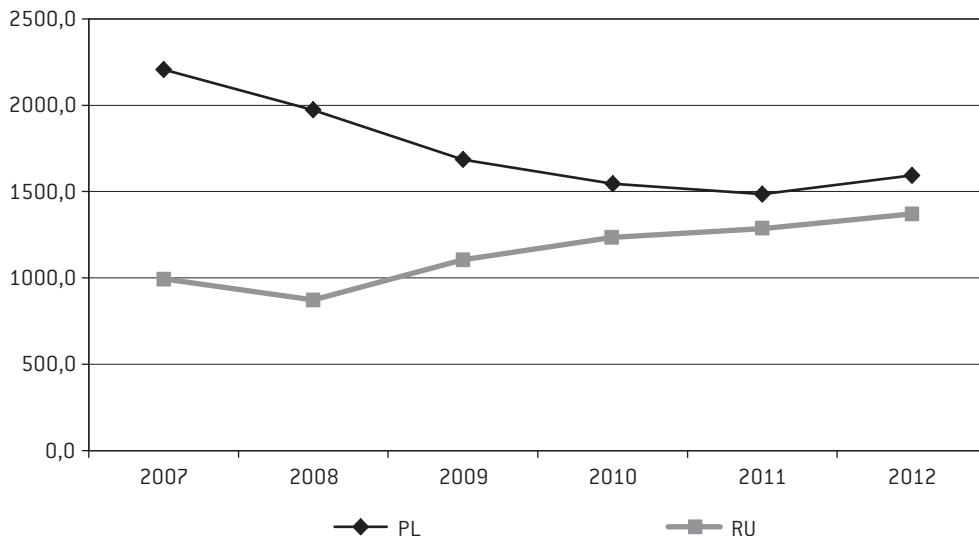
n – liczba zakładów ubezpieczeń.

Przyjmuje się, iż poziom HHI:

- poniżej 1000 wskazuje na brak koncentracji,
- od 1000 do 1800 wskazuje na umiarkowanie wysoką koncentrację,
- powyżej 1800 – na bardzo wysoką koncentrację.

W przypadku sektora ubezpieczeniowego OC komunikacyjnego Polski i Rosji widoczne są duże dysproporcje w poziomie koncentracji – *vide* wykres 5.

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 którym ona wzrasta. Jest to niewątpliwie uwarunkowane czynnikami historycznymi związanymi z różnymi scenariuszami rozwoju każdego z rynków. W Polsce jeszcze w latach 90. 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 portfele 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 w 2003 r. W momencie startu ubezpieczeń 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 r. działalność operacyjną w obszarze ubezpieczenia OC komunikacyjnego prowadziły już tylko 103 zakłady ubezpieczeń. Na rynku pozostają najsilniejsi, którzy mają 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 są bardzo podobne z punktu widzenia pozycji ubezpieczycieli wiodących na rynku pod względem zebranej składki.

Tabela 4. Udział w rynku największych ubezpieczycieli na koniec 2012 r.

Ubezpieczyciele	Udział w rynku (%)	
	Polska	Rosja
Pierwszy pod względem udziału	33,1	32,5
Pierwszych pięciu	68,8	63,1
Pierwszych dziesięciu	89,6	78,4

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

Na pierwszym miejscu w Polsce od lat pozostaje PZU z udziałem 33,1 proc. rynku ubezpieczenia OC komunikacyjnego, zaś w Rosji, z podobnym udziałem 32,5 proc., pierwsze miejsce zajmuje Rosgosstrakh, czyli byli monopolisci rynku z okresu przed 1990 r.

3.5. Szkodowość

Wysoka konkurencja na rynku OC komunikacyjnego, a w ślad za tym niskie składki, powodują, 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, zarówno 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 szkodowości⁶ (wykres 6), aby zauważyć, iż dla wielu ubezpieczycieli utrzymanie opłacalności prowadzenia ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych może stanowić duży problem.

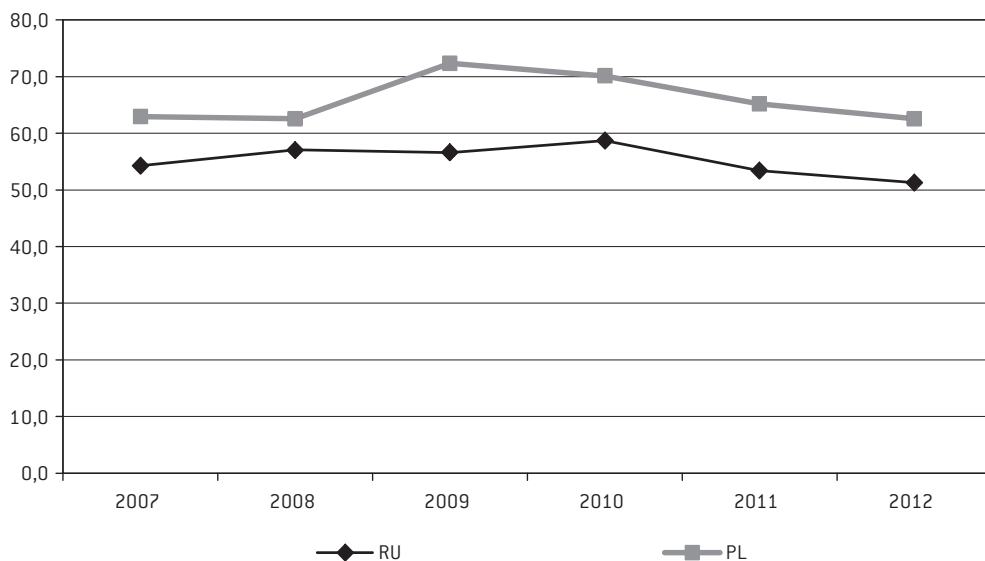
Poziom wypłat na polskim rynku ubezpieczeniowym jest wyższy o około 10 proc. niż na rosyjskim. Niewątpliwie duże znaczenie w tym przypadku ma średnia wypłata z tytułu zdarzeń objętych odpowiedzialnością. W Polsce jest ona 2-krotnie wyższa niż w Rosji – stosowne dane zostały przedstawione na wykresie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

Należy zaznaczyć, że zarówno na naszym rodzimym rynku, jak i u naszego sąsiada średnia wypłata w ostatnich latach wykazuje tendencję rosnącą. Wpływ na to ma wiele 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,

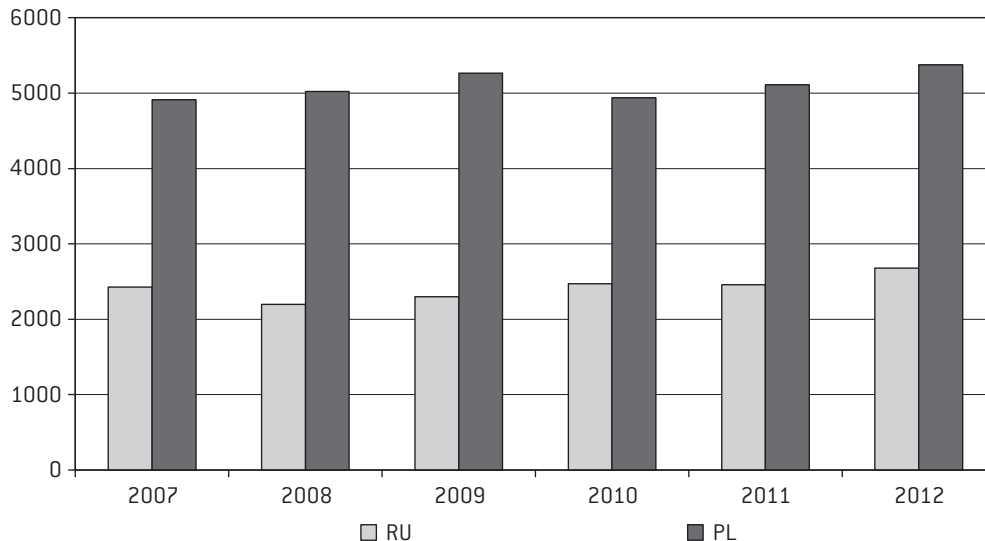
6. Ze względu na brak danych z rosyjskiego rynku ubezpieczeniowego w niniejszym opracowaniu szkodowość liczona jest jako relacja wypłaconych odszkodowań do składki brutto bez uwzględnienia rezerw techniczno-ubezpieczeniowych i kosztów likwidacji.

Wykres 6. Szkodowość w latach 2007–2012 [%]



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

Wykres 7. Średnia wypłata (PLN)

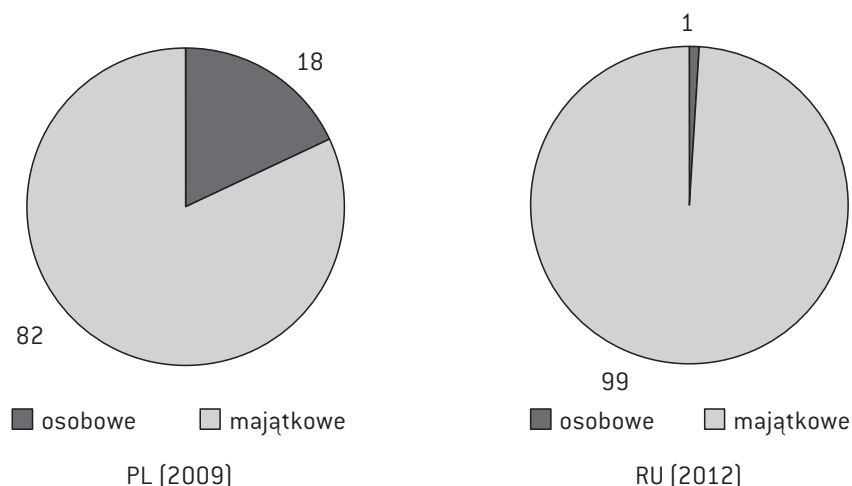


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych za lata 2007–2012 Komisji Nadzoru Finansowego oraz Rosyjskiego Związku Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

- 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 proc. (wykres 8) i będzie ciągle wzrastał, z drugiej zaś strony już w 2014 r. planowane jest zwiększenie limitu wypłat z tytułu śmierci i szkód osobowych poszkodowanych do 0,5 mln rubli (ok. 50 tys. zł.), co dla nas wydaje się sumą relatywnie niską, jednak dla rosyjskiego rynku ubezpieczeniowego będzie ponad 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 wyliczania należnego odszkodowania. Obecnie Rosyjski Związek Ubezpieczycieli Komunikacyjnych przygotowuje jednolitą dla wszystkich ubezpieczycieli metodologię wyliczania uszczerbku, która zawiera:

- zasady przeprowadzania niezależnej oceny technicznej (opis procesu ekspertyzy),
- zasady i wzory obliczeń należnych odszkodowań i świadczeń,
- cenniki części zamiennych, materiałów lakierniczych, 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 – działający na rynku ubezpieczyciele otrzymają szerszą możliwość dostosowywania taryf do własnych potrzeb i sytuacji rynkowej.

Inną kwestią jest wprowadzenie uproszczonej procedury zgłaszania zdarzenia ubezpieczeniowego bez konieczności zgłaszania go organom policji. Obecnie jest to ściśle regulowane przepisami prawnymi, jednak coraz częściej 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 protokołu. Uwzględnione to zostało w projekcie przygotowanym przez Rosyjski Związek Ubezpieczycieli Komunikacyjnych w zakresie organizacji bezpośredniej likwidacji szkód. Ciekawym rozwiązaniem zaproponowanym w tym projekcie jest wykorzystanie do zgłoszenia zdarzenia sieci GSM, za których pośrednictwem może być prowadzona wstępna weryfikacja odpowiedzialności sprawcy oraz zgłoszona szkoda. Projekt zakłada przetestowanie powyższych rozwiązań w Moskwie i Sankt Petersburgu oraz obwodzie moskiewskim i leningradzkim. Zebrane doświadczenia mają być podstawą do wdrożenia rozwiązań ukierunkowanych na uproszczenie procesu obsługi zdarzeń i ujednoczenia procedur likwidacji szkód oraz skrócenia czasu wypłaty odszkodowań w przyszłości.

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, które może on wyrządzić osobom trzecim lub w mieniu w związku z ruchem swojego pojazdu. To ubezpieczenie na prezentowanych w niniejszym opracowaniu rynkach – w Polsce i Rosji – zajmuje 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. Jest to bardzo ważna informacja dla obywateli naszego kraju coraz częściej podróżujących samochodami do Rosji, którzy w przypadku ewentualnego wypadku komunikacyjnego, jako poszkodowani, kiedy sprawca będzie się legitymował polisą OC komunikacyjnego lokalnego ubezpieczyciela, mogą uzyskać odszkodowanie niewspółmiernie niższe niż w analogicznym przypadku w Polsce (przy odpowiedzialności z polskiej polisy OC komunikacyjnego). W pozostałych 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 powodu działające na rynku zakłady ubezpieczeń zwykle wykazują ujemny wynik techniczny tego typu działalności. Pomimo że 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) ubezpieczenia OC komunikacyjne generują straty. Należy więc w najbliższych latach w obydwu krajach oczekiwać licznych działań ukierunkowanych na polepszenie wyniku technicznego ubezpieczenia oraz poprawy jakości likwidacji szkód komunikacyjnych. Niewątpliwie powinno to skutkować lepszą ochroną poszkodowanych i poprawieniem wizerunku ubezpieczycieli w tym segmencie ubezpieczeń. Może też przyczynić się do wzmocnienia całego sektora ubezpieczeniowego.

Wykaz źródeł

- A decade of success. Annual report 2012*, Russian Association of Motor Insurers, Moscow, 2013.
- Bank Światowy, www.worldbank.org.
- Bank Rosji, www.cbr.ru.
- Borda M., Jędrzychowska A., *Analiza postaw nabywców ubezpieczeń komunikacyjnych na rynku polskim*, „Rozprawy Ubezpieczeniowe”, 13 [2/2012], Rzecznik Ubezpieczonych, Fundacja Edukacji Ubezpieczeniowej, Warszawa 2012, s. 71–81.
- Główny Urząd Statystyczny, www.stat.gov.pl.
- Federalna Służba Statystyki Państwowej Rosji, www.gks.ru.
- Komisja Nadzoru Finansowego, www.knf.gov.pl.
- Polska Izba Ubezpieczeń, www.piu.org.pl.
- Pukała R., *Perspektywy integracji rynków ubezpieczeniowych krajów Europy Wschodniej z rynkiem Unii Europejskiej*, [w:] *Globalne i regionalne wyzwania restrukturyzacji przedsiębiorstw i gospodarek.*, red. Borowiecki R., Dziura M., Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, Fundacja Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, Kraków 2012, s. 127–141.
- 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.
- Rosyjski Związek Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, www.autoins.ru.
- 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_przeg%C4%85d_danych_z_lat_2011_2013.pdf.
- 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.
- 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.
- Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. z 2003 r. Nr 124, poz. 1151 wraz z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2003 r. Nr 124, poz. 1152 wraz z późn. zm.).
- Ustawa o organizacji działalności ubezpieczeniowej w Federacji Rosyjskiej z dnia 27 listopada 1992 Nr 4015-I (wraz z późn. zm.).
- Ustawa Federacji Rosyjskiej nr 40-FZ o obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów transportowych z dnia 3 kwietnia 2012 r. (wraz z późn. zm.).

Comparative analysis of compulsory third party liability insurance of motor vehicle owners in Poland and Russia in the years 2007–2012

The aim of this study is to conduct a comparative analysis of compulsory third party liability insurance of motor vehicle owners in the years 2007–2012 in Poland and Russia. The article presents the basic macroeconomic indicators typical of both countries, the condition of the car fleet and the level of the road safety, as well as data presenting the insurance segment in question, including, among other things, guarantee sum amounts, insurance premium level, market concentration, loss ratio and structure of claim payments. Furthermore, similarities and differences in development of both markets have been indicated, as well as risks resulting from the gradual increase in claims. In addition, the author has presented the planned changes in applicable legal regulations and market organisation aimed at ensuring clients' and injured parties' rights in traffic accidents covered by insurance, as well as optimisation of costs of operation incurred by insurers which offer third party liability insurance of motor vehicle owners in Poland and Russia.

Key words: third party liability of a vehicle owner, guarantee sum, insurance premium, market concentration, loss ratio.

DR RYSZARD PUKAŁA – Instytut Ekonomii i Zarządzania, Państwowa Wyższa Szkoła Techniczno-Ekonomiczna w Jarosławiu.