

Ubezpieczenia wobec wyzwań XXI

pod redakcją
Wandy Ronki-Chmielowiec



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2011

Recenzenci: Jerzy Handschke, Jan Monkiewicz, Kazimierz Ortyński, Wanda Sułkowska,
Włodzimierz Szkutnik, Tadeusz Szumlicz, Stanisław Wieteska

Redaktor Wydawnictwa: Elżbieta Kożuchowska

Redaktor techniczny: Barbara Łopusiewicz

Korektor: Barbara Cibis

Łamanie: Małgorzata Czupryńska

Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna na stronie www.ibuk.pl

Streszczenia opublikowanych artykułów są dostępne w międzynarodowej bazie danych
The Central European Journal of Social Sciences and Humanities <http://cejsh.icm.edu.pl>
oraz w The Central and Eastern European Online Library www.ceeol.com,
a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon [http://kangur.uek.krakow.pl/
bazy_ae/bazekon/nowy/index.php](http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php)

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

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie
wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2011

ISSN 1899-3192

ISBN 978-83-7695- 191-1

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk: Drukarnia TOTEM

Spis treści

Wstęp	11
Katarzyna Barczuk, Ewa Łukasik: Formy zabezpieczenia emerytalnego w wybranych krajach europejskich	13
Teresa H. Bednarczyk: Działalność sektora ubezpieczeniowego a wzrost gospodarczy.....	23
Anna Bera, Dariusz Pauch: Programy edukacyjne jako instrument zwiększania świadomości ubezpieczeniowej w zakresie przestępczości ubezpieczeniowej	31
Jacek Białek: Ocena grupowa w analizie Otwartych Funduszy Emerytalnych.....	40
Sylwia Bożek: Czynności monitorujące i kontrolne w procesie zarządzania ryzykiem w przedsiębiorstwie ubezpieczeniowym	51
Anna Celczyńska: Należności od ubezpieczających z umów ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.....	60
Magdalena Chmielowiec-Lewczuk: Problemy kalkulacji kosztów zakładów ubezpieczeń na tle powiązań w grupach finansowych	68
Dominika Cichońska: Rola ubezpieczeń w zarządzaniu ryzykiem w zakładach opieki zdrowotnej.....	78
Krystyna Ciuman: Zakłady ubezpieczeń a inne instytucje pośrednictwa finansowego w Polsce w latach 2005–2009.....	87
Tadeusz Czernik: O pewnym sformułowaniu zagadnienia ruiny	94
Teresa Czerwińska: Uwarunkowania polityki dywidend spółek ubezpieczeniowych.....	106
Robert Dankiewicz: Determinanty rozwoju rynku ubezpieczeń kredytu kupieckiego w Polsce	116
Beata Dubiel: Ubezpieczeniowe aspekty ryzyka ekologicznego	126
Roman Garbiec: Ryzyko starości jako element konstruowania systemów emerytalnych w Unii Europejskiej	135
Waldemar Glabiszewski: Znaczenie innowacji technologicznych w działalności ubezpieczeniowej	146
Łukasz Gwizdała: Możliwości analizy systemów bonus-malus w świetle procesów Markowa.....	156
Magdalena Homa: Kalkulacja składki w inwestycyjnych ubezpieczeniach na życie typu unit-linked	168
Beata Jackowska: Charakterystyka wybranych metod wyrównywania tablic trwania życia – wnioski dla zastosowań aktuarialnych	179

Beata Jackowska, Tomasz Jurkiewicz, Ewa Wycinka: Grupowe ubezpieczenia na życie w sektorze MSP	190
Marietta Janowicz-Lomott: Produkty strukturyzowane w formie ubezpieczeń w Polsce.....	201
Anna Jędrzychowska, Ewa Poprawska: Próba zidentyfikowania czynników mających wpływ na wysokość składki przypisanej brutto w ubezpieczeniach komunikacyjnych w Polsce.....	213
Tomasz Jurkiewicz, Agnieszka Pobłocka: Ocena praktycznych metod szacowania rezerwy IBNR w ubezpieczeniach majątkowych	222
Piotr Kania: Specjalistyczne fundusze inwestycyjne otwarte jako forma zewnętrznego zarządzania ubezpieczeniowymi funduszami kapitałowymi zakładów ubezpieczeń na życie	232
Robert Kurek: Uprawnienia organów nadzoru w zakresie kontroli wypłacalności – ujęcie w Solvency II.....	241
Jacek Lisowski: Rola biegłego rewidenta w ocenie gospodarki finansowej ubezpieczyciela – unormowania prawne	250
Jerzy Łańcucki: Przesłanki i kierunki zmian w regulacjach dotyczących pośrednictwa ubezpieczeniowego	258
Krzysztof Łyskawa: Zagrożenie równowagi odszkodowania i szkody w obowiązkowych ubezpieczeniach mienia.....	267
Aleksandra Małek: Obowiązki banku jako ubezpieczającego w świetle Rekomendacji Dobrych Praktyk Bancassurance	277
Piotr Manikowski: Rynek ubezpieczeń w Polsce a cykle underwritingowe ..	286
Dorota Maśniak: Ubezpieczyciel jako główne ogniwo transgranicznego systemu ochrony ofiar wypadków drogowych	295
Artur Mikulec: Efektywność systemów emerytalnych krajów UE i EFTA w latach 2005–2008	305
Aniela Mikulska: Małe i średnie przedsiębiorstwa jako odbiorcy usług ubezpieczeniowych	316
Marek Monkiewicz: Jednolity rynek ubezpieczeniowy UE w warunkach globalnego kryzysu finansowego 2007–2009 – pomoc publiczna a wspólnotowe reguły konkurencji	325
Joanna Niżnik: Reforma systemów emerytalnych Ameryki Łacińskiej na przykładzie Chile i Argentyny	335
Magdalena Osak: Medyczne konto oszczędnościowe jako mechanizm finansowania ochrony zdrowia	344
Dorota Ostrowska: Kapitał międzynarodowy a dostęp do produktów ubezpieczeniowych strategicznych dla rozwoju gospodarki polskiej.....	352
Anna Ostrowska-Dankiewicz: Polisa strukturyzowana jako forma inwestycji alternatywnej na rynku polskim.....	362
Renata Pajewska-Kwaśny: Perspektywy rozwoju tradycyjnych i nowatorskich form sprzedaży ubezpieczeń w Polsce – cz. I	373

Monika Papież: Analiza przyczynowości na rynku ubezpieczeń życiowych w latach 2003–2010	383
Agnieszka Pawłowska: Ubezpieczenie <i>business interruption</i> w zarządzaniu ryzykiem przerw w działalności gospodarczej	394
Krzysztof Piasecki: Rozmyte zbiory probabilistyczne w rachunku aktuarnym	402
Piotr Pisarewicz: Rola funduszy inwestycyjnych w rozwoju programów emerytalnych w USA	409
Ryszard Pukała: Procesy integracyjne rynków ubezpieczeniowych krajów Europy Środkowej i Wschodniej	416
Małgorzata Rutkowska-Podolowska, Nina Szczygiel: Medical savings account as a funding mechanism for health	426
Grażyna Sordyl: Rola i działalność holenderskiego funduszu gwarancyjnego (College voor Zorgverzekeringen CVZ) w obszarze prywatnych ubezpieczeń zdrowotnych	435
Ewa Spigarska: Sprawozdanie finansowe zakładu ubezpieczeń a Międzynarodowe Standardy Sprawozdawczości Finansowej w świetle wprowadzanych zmian	445
Elżbieta Izabela Szczepankiewicz, Maria Kiedrowska: Organizacja audytu wewnętrznego w zakładach ubezpieczeń w świetle <i>Solvency II</i> oraz standardów audytu	454
Anna Szkarłat-Koszalka: Instrumenty systemu rachunkowości a kontrola bezpieczeństwa finansowego ubezpieczyciela	463
Tomasz Szkutnik: Funkcje łączące w agregacji ryzyka ubezpieczyciela	472
Włodzimierz Szkutnik: Ryzyko uruchomienia rezerw katastroficznych	483
Anna Szymańska: Czynniki determinujące wybór ubezpieczyciela na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych OC	494
Ilona Tomaszewska: Perspektywy rozwoju tradycyjnych i nowatorskich form sprzedaży ubezpieczeń w Polsce – cz. II	507
Damian Walczak, Agnieszka Żołądkiewicz: Świadomość ubezpieczeniowa oraz skłonność do ryzyka studentów	515
Stanisław Wanat: Modelowanie zależności w kontekście agregacji kapitałowych wymogów wypłacalności w <i>Solvency II</i>	525
Stanisław Wieteska: Adaptacja zakładów ubezpieczeń majątkowych do likwidacji skutków efektu cieplarnianego na terenie Polski	537
Ewa Wycinka, Mirosław Szreder: Statystyczna ocena wpływu przekraczania prędkości na liczbę wypadków drogowych w Polsce	547

Summaries

Katarzyna Barczuk, Ewa Łukasik: Forms of retirement security in selected European countries	22
Teresa H. Bednarczyk: The activity of insurance sector vs. economic growth.....	30
Anna Bera, Dariusz Pauch: Educational programs as an instrument to increase awareness of the crime of insurance cover	39
Jacek Bialek: Group evaluation of open pension funds	50
Sylvia Bożek: Monitoring and control activities in the risk management process of an insurance company.....	59
Anna Celczyńska: Accounts receivable from motor vehicle owners insured under third party insurance agreements	67
Magdalena Chmielowiec-Lewczuk: Problems of cost calculation of insurance companies against the background of connections in financial groups .	77
Dominika Cichońska: The role of insurance in risk management in health care facilities	86
Krystyna Ciuman: Insurance companies versus other financial intermediaries in Poland in the years 2005–2009.....	93
Tadeusz Czernik: An alternative formulation of ruin problem.....	105
Teresa Czerwińska: Determinants of the dividend policy in the insurance companies	115
Robert Dankiewicz: Determinants of development of trade credit insurance market in Poland	125
Beata Dubiel: Insurance aspects of ecological risk	134
Roman Garbiec: The risk of old age as the component of constructing the pension systems in the European Union	145
Waldemar Glabiszewski: The importance of technological innovations in the insurance sector.....	155
Łukasz Gwizdała: The capabilities of analyzing bonus-malus systems in the light of Markov processes	167
Magdalena Homa: Correct calculation of net premium in unit-linked investment insurance	178
Beata Jackowska: Characterization of selected methods of the graduation of life tables in the perspective of their actuarial applications	189
Beata Jackowska, Tomasz Jurkiewicz, Ewa Wycinka: Group life insurance in the SME sector.....	200
Marietta Janowicz-Lomott: Structured products in the form of insurance in Poland	212
Anna Jędrzychowska, Ewa Poprawska: An attempt to identify the factors having influence on the gross written premium in motor insurance in Poland	221

Tomasz Jurkiewicz, Agnieszka Poblocka: Evaluation of practical methods of estimation of incurred but not reported reserves in non-life insurance..	231
Piotr Kania: Specialized open-end investment funds as an external management form of investment funds of life insurance companies.....	240
Robert Kurek: Powers of supervision authorities regarding solvency control – Solvency II perspective.....	249
Jacek Lisowski: The role of the auditor in assessing the financial management of the insurer – legal norms	257
Jerzy Łańcucki: Regulations on insurance mediation – stressing premises and directions of change	266
Krzysztof Łyskawa: Threat of compensation balance and damages in compulsory property insurance	276
Aleksandra Malek: Duties of a bank acting as an coverage buying entity in the context of Recommendations on the Bankassurance Activity.....	285
Piotr Manikowski: The insurance market in Poland and underwriting cycles	294
Dorota Maśniak: Insurer as a major link in a cross-border system for protection of victims of road accidents – the role of co-operation of private and public entities.....	304
Artur Mikulec: Effectiveness of pension systems in EU and EFTA countries in the years 2005–2008.....	315
Aniela Mikulska: Small and medium-sized companies as recipients of insurance services	324
Marek Monkiewicz: Single insurance market in the EU and global financial crisis 2007–2009 – public intervention and Community competition rules.....	334
Joanna Niżnik: The reform of pension systems in Latin America. The Chilean and Argentinean models.....	343
Magdalena Osak: Medical savings account as a funding mechanism of health care.....	351
Dorota Ostrowska: The access to the insurance products strategic for the development of Polish economy in reference to the international capital..	361
Anna Ostrowska-Dankiewicz: Structured policy as a form of alternative investment on Polish market.....	372
Renata Pajewska-Kwaśny: Prospects of development of traditional and innovative forms of insurance sales in Poland – part I.....	382
Monika Papież: Causality analysis on the life insurance market in the period 2003–2010	393
Agnieszka Pawłowska: Business interruption insurance implementation in risk management for interrupted activities	401
Krzysztof Piasecki: Probabilistic fuzzy sets in the actuarial calculation	408
Piotr Pisarewicz: Mutual funds role in retirement programs’ development in the USA.....	415

Ryszard Pukała: Integration processes of insurance markets in Middle and Eastern Europe.....	425
Małgorzata Rutkowska-Podolowska, Nina Szczygiel: Medyczne konto oszczędnościowe jako mechanizm finansowania ochrony zdrowia	434
Grażyna Sordyl: The Role and Activity of the Dutch Guarantee Fund (College voor Zorgverzekeringen CVZ) in the area of private health insurance	444
Ewa Spigarska: Financial statement of insurance company vs. International Standards of Financial Reporting in the light of changes.....	453
Elżbieta Izabela Szczepankiewicz, Maria Kiedrowska: Organization of internal auditing in insurance companies in the light of Solvency II and audit standards	462
Anna Szkarłat-Koszalka: Instruments of accounting system vs. control of financial security of an insurer.....	471
Tomasz Szkutnik: Copula functions in the aggregation of insurer risk	482
Włodzimierz Szkutnik: The risk of using catastrophic reserves	493
Anna Szymańska: Factors determining the choice of the insurer on the CR automobile insurance market.....	506
Iłona Tomaszewska: Prospects of development of traditional and innovative forms of insurance sales in Poland – part II	513
Damian Walczak, Agnieszka Żołądkiewicz: Students' insurance awareness and risk seeking	524
Stanisław Wanat: Modeling of dependencies in the context of the aggregation of solvency capital requirements in Solvency II	536
Stanisław Wieteska: Property insurance companies adaptation process to reduce the impact of greenhouse effect in Poland	546
Ewa Wycinka, Mirosław Szreder: Statistical analysis of speeding as a factor affecting car accidents in Poland	556

Dorota Maśniak

Uniwersytet Gdański

UBEZPIECZYCIEL JAKO GŁÓWNE OGNIWO TRANSGRANICZNEGO SYSTEMU OCHRONY OFIAR WYPADKÓW DROGOWYCH

Streszczenie: Opierając się na analizie systemowej, autorka przyjmuje, że w ramach Unii Europejskiej istnieje otwarty transgraniczny system ochrony ofiar wypadków drogowych, obejmujący dwa podsystemy: bezpieczeństwa ruchu drogowego i finansowania kosztów wypadków drogowych *ex post*. Pomiedzy podsystemami dochodzi do interakcji ze względu na jądro całego systemu, którym jest ofiara wypadku – rzeczywista lub potencjalna. Bezpieczeństwo, ryzyko i odpowiedzialność to słowa klucze otwierające system. Zachowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga odpowiedniego zarządzania ryzykiem wypadku drogowego. Podstawowym sposobem finansowania ryzyka są ubezpieczenia. Zakres ochrony ubezpieczeniowej decyduje o rozłożeniu odpowiedzialności zarówno za skutki wypadków, jak i zapobieganie im.

Słowa kluczowe: ubezpieczenia komunikacyjne, ofiary wypadków drogowych, bezpieczeństwo ruchu drogowego, fundusze.

1. Transgraniczny system ochrony ofiar wypadków drogowych w ramach UE

W świetle analizy systemowej¹ [Bertalanffy 1974; Wiener 1961; Parsons 1991; Luhmann 2007, s. 9] można mówić o istnieniu otwartego transgranicznego systemu ochrony ofiar wypadków drogowych w ramach UE, który obejmuje silnie wyodrębnione podsystemy: bezpieczeństwa ruchu drogowego i finansowania kosztów wypadków drogowych (zwany też systemem dochodzenia roszczeń ofiar wypadków drogowych). W myśl rozpowszechnionej definicji system stanowi zestaw składników (elementów), między którymi zachodzą interakcje, przy założeniu, że każdy składnik (element) systemu jest połączony z pozostałymi (każdym z nich) bezpośrednio lub pośrednio [Ackoff 1973, s. 25]. Istota podejścia systemowego sprowadza się do traktowania badanych obiektów jako tzw. otwartych systemów, czyli zbiorów elemen-

¹ Podejście systemowe stanowi jedną z najbardziej charakterystycznych cech rozwoju nauki w ostatnich kilkudziesięciu latach.

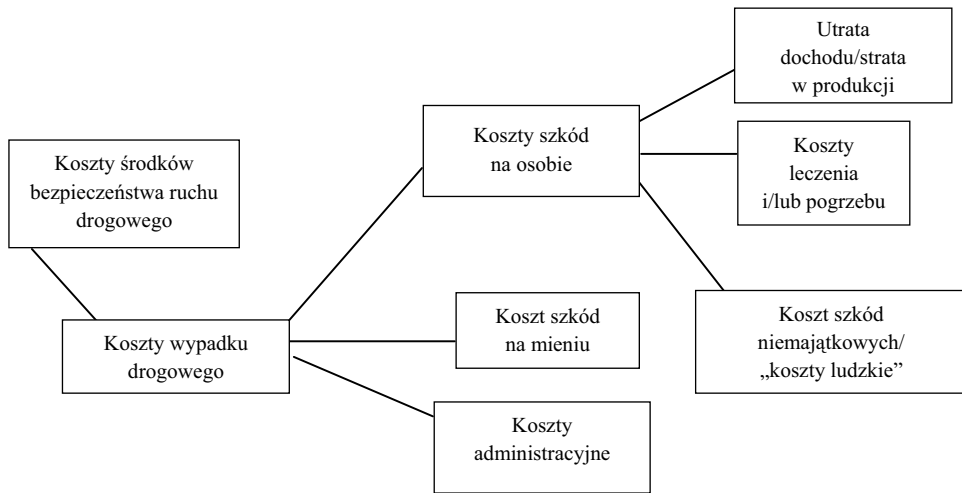
tów powiązanych, które tworzą określoną nową całość wyróżniającą się w otoczeniu. Jest to podejście skupiające się na analizie całościowych obiektów – systemów, prowadzącej do ujawnienia różnorodnych sprzężeń wewnętrznych i zewnętrznych oraz struktury [Piotrowski 2000, s. 692–693]. Idea wzajemnie powiązanych części (podsystemów) leży u podstaw każdego systemu [Adamkiewicz-Drwiłło 2008, s. 100]. Wyodrębnienie pojęcia systemu polega na uwzględnieniu w jego istocie tych jego elementów i tych powiązań, które ze względu na cel istnienia pewnego systemu są konieczne. W odniesieniu do całości ma zastosowanie zasada kompozycji, zgodnie z którą całość jest czymś więcej niż sumą jej części, natomiast do części (elementów) zastosowanie ma zasada dekompozycji, w myśl której część jest czymś więcej niż ułamkiem całości [Drwiłło 2003, s. 14].

Należy mieć również na uwadze, że tak jak każdy system, również ten badany jest fragmentem rzeczywistości. Jego wyodrębnienie prowadzi do podziału rzeczywistości na dwa systemy: transgraniczny system ochrony ofiar wypadków drogowych i reszta rzeczywistości, czyli jego otoczenie [Mazur 1996, s. 41–45]. Jest to złożony system otwarty, czyli mający kontakt z otoczeniem za pośrednictwem określonych „wejść” i „wyjść”, którego „jądrem” jest człowiek, kreujący świadomie i celowo działanie [Adamkiewicz-Drwiłło 2008, s. 106]. Jądrem transgranicznego systemu ochrony ofiar wypadków drogowych jest ofiara wypadku – rzeczywista lub potencjalna w osobie uczestnika ruchu drogowego. Taki wniosek pozwala uznać, że dochodzi do interakcji pomiędzy podsystemem bezpieczeństwa ruchu drogowego a podsystemem finansowania kosztów wypadków drogowych *ex post*. Wiodąca rola „ludzkiego” determinantu bezpieczeństwa ruchu drogowego wywarła wpływ na kierunek prowadzonych badań i wynikające z nich wnioski.

2. Struktura kosztów wypadku drogowego

Połączenie dwóch z pozoru odrębnych podsystemów umożliwia ujęcie kosztowe udzielonej ofiarom ochrony. Uwzględnienie kosztów poniesionych celem zachowania bezpieczeństwa ruchu drogowego w strukturze kosztów wypadku drogowego pozwala na spojrzenie na rekompensatę szkód komunikacyjnych z punktu widzenia zysków i strat wszystkich podmiotów: ofiar i ponoszących koszty.

Interwencje w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego są zazwyczaj traktowane jako obowiązki sektora publicznego (państwa). Są ujęte w budżecie w częściach dysponowanych przez odpowiednich ministrów (ministra transportu), działach centralnych i lokalnych departamentów dróg, służb ratowniczych i policji, chociaż trudno określić, jak dużo w rzeczywistości te podmioty wydają na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Funduszowanie powinno być identyfikowane jako finansowanie szerokiego zakresu zabiegów podnoszących bezpieczeństwo ruchu drogowego, włączając inżynierię drogową, służby ratownicze, uprawnienia do jazdy pojazdem, testowanie pojazdów pod kątem bezpieczeństwa, szkolenie kierowców i egzekwowanie przepisów przez policję. Działania te wykraczają daleko poza naprawę niebezpiecznych



Rys. 1. Struktura kosztów wypadku drogowego

Źródło: opracowanie własne.

miejsce, które są zwykle finansowane z zasobów szczególnego funduszu bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach rozwiniętych (tzw. starej piętnastki). Większość tych działań jest finansowana przez sektor publiczny, chociaż prywatny sektor może finansować takie usługi, jak szkolenie kierowców i testowanie pojazdów.

Do tej kategorii kosztów zalicza się również wszelkie koszty ponoszone przez uczestników ruchu drogowego, mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa, dotyczące w szczególności pojazdu i jego wyposażenia. Stanowiące jeden z determinantów bezpieczeństwa ruchu drogowego pojazdy różnią się z punktu widzenia zagrożenia, jakie stwarza ich ruch. Właśnie prewencja, rozumiana jako zapobieganie wypadkom i niwelowanie ich skutków – poprzez obniżanie stopnia drastyczności zdarzeń – ma istotny udział w ogólnej kwocie zakupowanego i użytkowanego pojazdu. Przyjmowanie postaw zwiększających bezpieczeństwo wiąże się z kosztami – nie tylko dotyczącymi wyposażenia pojazdu. Wymiar kosztowy mają też decyzje dotyczące wyboru czasu podróży, trasy.

Różnice w metodologii wyceny poszczególnych kategorii kosztów w państwach członkowskich przekładają się na istotne rozbieżności w rozłożeniu ciężaru kosztów. Klasyfikacja finansowanych kosztów wypadków drogowych w poszczególnych państwach nie jest jednorodna, co utrudnia ich wycenę. Trudnością jest również brak bazy danych i procedury wymiany informacji na szczeblu UE, które istotnie przyczyniłyby się do sprawnego zarządzania ryzykiem wypadku drogowego [Maśniak 2010, s. 121 i n.].

3. Rozłożenie ciężaru finansowego kosztów wypadków drogowych

Transgraniczny system ochrony ofiar wypadków drogowych otwierają słowa klucze, czyli bezpieczeństwo, ryzyko i odpowiedzialność. Od relacji między nimi, wynikającej z przepisów prawnych, zależy sposób rozłożenia ciężaru finansowego kosztów wypadków drogowych. Zachowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga odpowiedniego zarządzania ryzykiem wypadku drogowego. Podstawowym sposobem finansowania tego ryzyka są ubezpieczenia. To one, a precyzyjniej zakres ochrony ubezpieczeniowej, decydują o rozłożeniu odpowiedzialności zarówno za skutki wypadków, jak i zapobieganie im. Ciężar ochrony ofiar wypadków drogowych rozkładać się powinien na podmioty prywatne i publiczne. Analiza funkcjonowania transgranicznego systemu ochrony ofiar wypadków drogowych z punktu widzenia rozłożenia kosztów prowadzi do wskazania instytucji ostatecznie odpowiedzialnych za jej zagwarantowanie w sposób optymalny. Uznana za społeczny problem ochrona ofiar wypadków drogowych wymusza współfinansowanie tworzonego systemu zarówno ze środków prywatnych, jak i publicznych.

$$U + F + P + S \Rightarrow \text{Pełna ochrona ofiar wypadków drogowych}$$

gdzie: U – ubezpieczyciel sprawcy szkody

F – fundusz gwarancyjny

P – państwo

S – sprawca szkody

Nie budzi wątpliwości wskazanie jako pierwszego ogniwa ubezpieczycieli (U), na których spoczywa główny ciężar rekompensaty szkód ze względu na powszechny charakter ochrony ubezpieczeniowej odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Ponoszący gwarancyjną odpowiedzialność ubezpieczyciele wspierani są przez niezwykle istotne dla funkcjonowanie systemu instytucje rynku ubezpieczeniowego, do których zaliczamy biura narodowe i organy odszkodowawcze, a których odpowiedzialność ma charakter tymczasowy. Dzięki systemowi regresów ciężar finansowy mogą one przerzucić na ubezpieczyciela OC sprawcy szkody, stąd brak wyodrębnienia ich w powyższym schemacie.

Ubezpieczyciele nie są jednak w stanie samodzielnie unieść ciężaru finansowego strat przewyższających straty wszystkich wojen, za jaki uznać należy koszty wypadków drogowych. Do takiego wniosku doszły już organy UE w latach osiemdziesiątych, narzucając uzupełnienie ochrony świadczonej przez ubezpieczycieli przez powołanie we wszystkich państwach funduszy gwarancyjnych (F). Gromadzone środki angażowane są w sytuacji, gdy sprawca wypadku jest niezidentyfikowany lub nie dopełnił obowiązku ubezpieczenia. Fundusze ustanowione są jako rezultat braku zaspokojenia ze strony odpowiedzialnych podmiotów lub ryzyka, że ofiara nie będzie zaspokojona z uwagi na brak ubezpieczenia lub brak podmiotu odpowiedzialnego. Fundusze gwarancyjne istnieją we wszystkich państwach członkow-

skich, co wynika z regulacji unijnych. Pomimo usilnych starań prawodawcy unijnego działalność funduszy nie doprowadziła do pełnego „uszczelnienia” systemu. Ich uzupełniająca rola sprowadza się generalnie do stworzenia źródła kompensacji w sytuacji braku odpowiedzialnego ubezpieczyciela, nie rozwiązuje jednak kwestii rekompensaty szkód pozostających poza zakresem ochrony ze względu na rozmiar (przewyższających wysokość sumy gwarancyjnej), ale też wyrównywania w pełni kosztów szkód na mieniu.

Jeśli koszty niewystarczającej kompensacji nie mają spaść na ofiarę, jak to się dzieje dotychczas [Albert, Leader 2009, s. 41], trzecim ogniwem powinno być państwo (P) odpowiedzialne za właściwe dostosowanie prawa krajowego do norm unijnych i wykorzystujące środki budżetowe do zagwarantowania bezpieczeństwa ruchu drogowego, wspierające rynek ubezpieczeniowy w zapewnieniu pełnej ochrony. Przez państwo rozumiane są tutaj obok Skarbu Państwa jednostki sektora finansów publicznych powołane celem finansowania potrzeb związanych z zachowaniem i ratowaniem zdrowia oraz rekompensatą na wypadek jego utraty.

Dodatkowe źródło finansowania kosztów wypadków stanowią publiczne ubezpieczenia społeczne i zdrowotne. Rekompensata może przyjmować formę pieniężną, medyczną, usług socjalnych, dóbr, mienia, np. zakwaterowania. Może być płatna bezpośrednio z budżetu lub ze środków gromadzonych w ramach specjalnych funduszy. Efektywność i zdolność do przewidzenia odpowiedniej rekompensaty z tego tytułu wiąże się z efektywnością systemu daninowego w danym państwie. Większość państw UE ma pewne formy ubezpieczeń publicznych lub publicznego systemu ochrony zdrowia. Interwencja służby zdrowia i pomocy społecznej (ubezpieczeń społecznych) zależy od przyjętego systemu kompensacji szkód (*fault, strict liability, no-fault*). W systemie opartym na zasadzie winy podmioty pełniące rolę publicznych ubezpieczycieli zdrowotnych lub społecznych mogą mieć roszczenie zwrotne z tytułu poniesionych wydatków (w Wielkiej Brytanii roszczenie zwrotne do osoby odpowiedzialnej), ale nie zawsze tak jest (Polska). Chociaż w niektórych państwach członkowskich szkody ofiar wypadków drogowych naprawiane są według reguł odpowiedzialności cywilnej (*fault system*), interwencja społecznych instytucji zabezpieczenia społecznego i opieki zdrowia może być regulowana w oderwaniu od tych reguł. Obecnie koszty szkód komunikacyjnych niezaspokojone przez ubezpieczyciela sprawcy dopiero w czwartej kolejności ponoszone są przez wymienione instytucje publiczne, po ofercie i jej ubezpieczycielu.

Z uwagi na możliwości finansowe najmniejszą rolę powinien odgrywać sprawca (S) szkody, stąd wymieniony został jako ostatni. Można na niego spojrzeć z dwóch perspektyw – jako na konkretnego sprawcę wypadku, na którym ciąży odpowiedzialność sprawcza i jako taki powinien odczuwać skutki popełnionego deliktu, w szczególności zawinionego. Szersza perspektywa pozwala nam dostrzec potencjalnego sprawcę szkody w każdym zmotoryzowanym uczestniku ruchu drogowego. Zasadność takiego spojrzenia umacnia skala wypadków drogowych. Z punktu widzenia globalnego kosztu składki ubezpieczeniowej przyczynia się do wspierania

finansowego samych ubezpieczających, którzy stanowią w równym stopniu potencjalnych sprawców, jak i poszkodowanych, przy uwzględnieniu charakteryzujących ich postaw wiktyimizacyjnych lub antywiktyimizacyjnych. Takie spojrzenie powinno dominować w procesie tworzenia i stosowania regulacji prawnych decydujących o rozłożeniu ciężaru finansowego kosztów wypadków drogowych.

4. Różne typy systemów kompensacji szkód komunikacyjnych w ramach UE

Państwa członkowskie charakteryzują różne typy systemów kompensacji szkód komunikacyjnych, różniące się przyjętymi regułami odpowiedzialności. Większość państw członkowskich jest na pewnym etapie wdrażania zasad państwa opiekuńczego. Obecnie wszystkie wprowadziły obowiązkowe ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, jednakże zapewniany na ich podstawie poziom rekompensaty różni się znacznie w zależności od kraju. Dzieje się tak dlatego, że w niektórych państwach krajowe instytucje zabezpieczenia społecznego i opieki zdrowotnej są bardzo rozwinięte i rekompensują większość strat.

Wybrany system kompensacji szkód będzie wywierał efekt zniekształcenia na czterech głównych poziomach. Po pierwsze poziomy rekompensaty nie będą takie same, ryzyko wypadku będzie rozkładać się różnie. Po drugie określenie różnicy pomiędzy poziomami rekompensaty będzie trudne w odniesieniu do takiej rekompensaty, która może być zaabsorbowana częściowo lub całkowicie, przez jednostki sektora publicznego państwa członkowskiego. Po trzecie systemy kompensacji szkód mogą ograniczać rozmiar uszkodzeń i prowadzić do zmniejszenia się potrzeby rekompensaty. Tam, gdzie państwo zapewnia bezpłatną opiekę medyczną i hospitalizację dla poszkodowanych, potrzeba rekompensaty z tytułu pogorszenia stanu zdrowia przez pozostałe podmioty jest mniejsza, a niekiedy nawet zbyteczna. Po czwarte czynnik czasu i czynniki kosztów procesu będą różnie wpływać na poziomy odszkodowania. Tam, gdzie system kompensacji szkód dopuszcza generalną i natychmiastową rekompensatę bez względu na winę, koszty procesu maleją.

Obecnie w UE wyróżnić można trzy typy systemów kompensacyjnych. Jako pierwszy wymienić należy *tort* lub *fault*, czyli system odpowiedzialności oparty generalnie na zasadzie winy, który uzależnia rekompensatę szkody od określenia winnej lub odpowiedzialnej osoby. Jest to tradycyjny system stosowany do określenia odpowiedniego źródła rekompensaty szkód (finansowania kosztów wypadków), charakterystyczny dla większości państw UE, w tym Polski, Francji, Wielkiej Brytanii i Niemiec. W większości państw europejskich przy ocenie sytuacji, w których dochodzi do wypadku jedynie z udziałem pojazdów (zderzenie pojazdów), zastosowanie ma nadal zasada winy. Wiele krytyki pod adresem tego systemu dotyczy opóźnień w doprowadzeniu do zaspokojenia roszczeń ofiary. Określenie winy może być długim i spornym procesem, zwłaszcza w najważniejszych dla ofiar sprawach poważnych obrażeń. Przekłada się to na wzrost kosztów sądowych i niepewność

skutku. Oczekiwanie na odpowiednią rekompensatę jest kosztowne dla społeczeństwa, ofiary i jej rodziny. Te problemy rozwiązywane są przez ulepszanie innych źródeł finansowania kosztów szkód, które mogą koegzystować, a nie są oparte na zasadzie winy. Chodzi w szczególności o systemy opieki zdrowotnej i zabezpieczenia społecznego, które mają na celu zapewnienie ofiarom natychmiastowej pomocy i ochrony w czasie oczekiwania na odszkodowanie [Maśniak 2010, s. 377 i n.].

Drugi typ systemu kompensacji szkód, często koegzystujący obok systemu opartego na zasadzie winy, to system odpowiedzialności obiektywnej opartej na zasadzie ryzyka (*strict liability*). Odpowiedzialna jest osoba powodująca stratę ruchem kierowanego pojazdu. Ruch pojazdu stanowi przyczynę straty i operator (wprawiający w ruch) jest podmiotem odpowiedzialnym. Odpowiedzialność obiektywna niekiedy wiąże się z bardziej ograniczonymi poziomami odszkodowania. Aby zwolnić się z odpowiedzialności, kierujący musi udowodnić winę ofiary z uwagi na odwrócenie ciężaru dowodu (domniemanie odpowiedzialności). Jest to rozwiązanie charakterystyczne dla Polski, Niemiec. Nie koncentruje się na zachowaniu pozwanego i zamiast skupiać się na sprawcy wypadku, analizuje sytuację ofiar i rekompensuje ich straty bez wymogu zawinionego zachowania po stronie sprawcy.

Ze względu na obowiązkowy charakter ochrony ubezpieczeniowej odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych we wszystkich państwach członkowskich, zarówno w ramach pierwszego, jak i drugiego typu kompensacji szkód, podstawowy ciężar finansowania kosztów wypadków drogowych *ex post* spoczywać będzie na odpowiedzialnym gwarancyjnie ubezpieczycielu sprawcy szkody. Obiektywizacja odpowiedzialności sprawcy wpływa na zakres ochrony ubezpieczeniowej, zdeterminowanej zakresem odpowiedzialności sprawcy.

Trzeci typ systemu kompensacji szkód zwany jest systemem *no-fault*. Podobnie jak w przypadku zastosowania odpowiedzialności obiektywnej, brak tu wymogu zawinionego zachowania po stronie sprawcy wypadku. Jednakże kompensacja *no-fault* różni się od odpowiedzialności obiektywnej, ponieważ wyznacza różne źródła finansowania. W kompensacji *no-fault* czynnikiem decydującym o rekompensacie jest wypadek i spowodowane nim obrażenia. Źródłem rekompensaty szkód w sprawach, w których mamy do czynienia z mechanizmami braku odpowiedzialności, jest zazwyczaj fundusz odszkodowawczy wspierany przez ubezpieczycieli (lub odwrotnie) i/lub służbę zdrowia oraz instytucje zabezpieczenia społecznego (w tym instytucje ubezpieczenia społecznego), co stanowi wyraz realizacji idei państwa opiekuńczego [Ludwichowska 2009, s. 120–122].

U źródeł zmiany systemu kompensacji szkód w państwach skandynawskich na system abstrahujący od tradycyjnych zasad odpowiedzialności deliktowej (*no-fault*) leżała chęć zaoszczędzenia ofiarom długich i kosztownych batalii sądowych. Charakteryzuje go oderwanie finansowania kosztów wypadków od odpowiedzialności w celu zapewnienia adekwatnej ochrony wszystkim uczestnikom wypadku drogowego. Zastosowanie modelu *no-fault* różni się nieznacznie w poszczególnych państwach: Finlandii, Szwecji i Danii [Groutel 2001, s. 8]. Uzyskanie świadczenia

odszkodowawczego z tytułu ubezpieczenia kierującego lub prowadzącego pojazd (ofiary wypadku) nie wymaga wskazania odpowiedzialnej osoby. Zazwyczaj wystarczającą przesłanką jest poniesienie możliwych do odzyskania strat przez ofiarę uczestniczącą w określonym wypadku. Z drugiej strony zakres ochrony jest zazwyczaj ograniczony, a dochodzenie roszczeń rygorystycznie zorganizowane (odpowiednie procedury). Niektóre uszkodzenia mogą nie być uznawane i ofiara może nie być zdolna pozwać odpowiedzialną osobę. Za korzyści tego systemu uważa się szybsze spełnianie świadczeń, brak kosztów pomocy prawnej, redukcję liczby sporów sądowych i niesubsydiowanie nieubezpieczonych kierujących. Wady to: brak zadośćuczynienia za ból i cierpienie, brak bodźców do zachowania środków bezpieczeństwa na drodze, wyższe składki (o 25%) i ograniczenia rekompensaty szkód majątkowych.

Fundusze odszkodowawcze, na których w dużej mierze opierają się systemy *no-fault* we wszystkich państwach, mogą być ustanowionym przez państwo na mocy prawa podmiotem prywatnym lub publicznym funduszem odszkodowawczym – powoływanym w różny sposób i mającym różny charakter prawny. Są finansowo wspierane przez osoby zaangażowane w kreowanie obszarów ryzyka objętego ochroną (np. właściciele pojazdów). Jeśli system kompensacji szkód *no-fault* finansowany jest całkowicie z dochodów publicznych (szczególnie fiskalnych), przypomina system publicznych ubezpieczeń (społecznych). Te fundusze odróżnić należy od funduszy gwarancyjnych.

5. Podsumowanie

Celem tworzenia przez prawodawcę unijnego podsystemu finansowania kosztów wypadków drogowych, opartego na sieci jednorodnych instytucji powołanych we wszystkich państwach członkowskich, było zapewnienie pełnej ochrony ofiarom wypadków drogowych. Ten cel przyświeca również prawodawcy unijnemu i prawodawcom krajowym wprowadzającym środki zapewniające i wzmacniające bezpieczeństwo ruchu drogowego. Należy jednak mieć na uwadze fakt, że efektywność tego systemu wymaga uwzględnienia także interesu podmiotów, na których spoczywa główny ciężar finansowania kosztów wypadków drogowych – czyli ubezpieczycieli.

Funkcjonowanie zintegrowanego transgranicznego systemu ochrony ofiar wypadków drogowych w skali UE służyć powinno zapewnieniu poszkodowanym odpowiedniej kompensacji przy jednoczesnej redukcji liczby wypadków i wysokości kosztów szkód. Stąd rola współpracy między wymienionymi „ogniwami” systemu. Współpracy rozumianej jako działanie razem z innymi, gdzie co najmniej dwa podmioty mają wzajemnie dopełniające się cele [Wit, Meyer 2007 s. 232]. Wykorzystując dorobek nauki zarządzania strategicznego, dostrzec można w funkcjonowaniu omawianego systemu paradoks rywalizacji i współpracy. Element rywalizacji wiąże się z ochroną własnych interesów: ubezpieczycieli, instytucji ubezpieczeniowych

czy podmiotów publicznych. Dzięki połączeniu sił z innymi „graczami” dysponującymi komplementarnymi zasobami każdy z zaangażowanych podmiotów (w szczególności ubezpieczyciel sprawcy jako podstawowe ogniwo) może wykorzystywać własne zaplecze bez zagrożenia utratą stabilności finansowej.

Za wyraz takiej współpracy uznać można znane prawodawstwu niektórych państw fundusze drogowe, powstałe jako część długotrwałej strategii, której celem jest skomercjalizowanie sektora drogowego. Pomysł polegał na urynkowaniu transportu drogowego, wprowadzeniu opłaty stanowiącej odpłatność za usługę i zarządzanie nimi zgodnie z prawami rynku. Użytkownicy dróg płacą za używanie drogi, a zgromadzone środki przeznaczone są na sfinansowanie rozwoju i utrzymania dróg, co obejmuje również wzmacnianie bezpieczeństwa².

Literatura

- Ackoff R.L. [1973], *O system pojęć systemowych*, „Prakseologia”, nr 2.
- Adamkiewicz-Drwiłło H. [2008], *Współczesna metodologia nauk ekonomicznych*, Toruń.
- Albert J., Leader T. [2009], *Compensation of Victims of Cross-Border Road Traffic Accidents In the EU: Comparison of National Practices*, Analysis of Problems and Evaluation of Options for Improving the Position of Cross-Border Victims – Report, Contract ETD/2007/IM/H2/116, styczeń.
- Bertalanffy L. von [1974], *Perspectives on General System Theory*, ed. E. Taschdjian. George Braziller, New York.
- Drwiłło A. [2003], *Postępowanie ochronne w prawie celnym*, Warszawa.
- Groutel H. [2001], *The Compensation of Vulnerable Road Accident Victims*, Academy of European Law (ERA), Trier.
- Maśniak D. [2010], *Transgraniczny system ochrony ofiar wypadków drogowych*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa.
- Mazur M. [1996], *Cybernetyka i charakter*, Aula, Podkowa Leśna.
- Ludwichowska K. [2009], *Optymalizacja systemu kompensacji szkód komunikacyjnych*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe”, nr 3.
- Luhmann N. [2007], *Systemy społeczne. Zarys ogólnej teorii*, Zakład Wydawniczy „Nomos”, Kraków.
- Parsons T. [1991], *The Social System*, London (nowa edycja).
- Piotrowski W. [2000], *Organizacje i zarządzanie – kierunki, koncepcje, punkty widzenia*, [w:] *Zarządzanie. Teoria i praktyka*, red. A. Koźmiński, W. Piotrowski, PWN, Warszawa.
- Phillips J.J., Chippendale S. [2001], *Who Pays for Car Accident?: The Fault Versus No-Fault Insurance Debate*, Georgetown University Press.
- Wiener W. [1961], *Cybernetyka a społeczeństwo*, wyd. II popr., KiW, Warszawa.
- Wit B. de, Meyer R. [2007], *Synteza strategii*, PWE, Warszawa.

² Wzorem może być Nowozelandzki Fundusz Drogowy postrzegany jako jeden z najlepszych przykładów „dobrej praktyki” w krajach rozwijających się.

INSURER AS A MAJOR LINK IN A CROSS-BORDER SYSTEM FOR PROTECTION OF VICTIMS OF ROAD ACCIDENTS – THE ROLE OF CO-OPERATION OF PRIVATE AND PUBLIC ENTITIES

Summary: Based on an analysis of the system, the author assumes that within the European Union, there is an open cross-border system for the protection of victims of road accidents involving two subsystems: traffic safety and funding of road accident costs ex post. Interaction between the systems is due to an accident victim (real or potential) – the kernel of the whole system. Safety, risk and responsibility are key words, which are opening the system. The distribution of the financial burden of the cost of road accidents depends on the relationship between them. Maintaining road safety depends on proper risk management road accident Insurance is the primary method to finance risk. The scope of insurance protection determines the spread of responsibility for both the impact of accidents and their prevention.

Keywords: motor insurance, victims of road accidents, road safety, funds.