

KATARZYNA LUDWICHOWSKA

Optimalizacja systemu kompensacji szkód komunikacyjnych

Artykuł rozpoczynają uwagi na temat podstawowych zasad funkcjonowania europejskiego systemu kompensacji szkód komunikacyjnych, opartego o odpowiedzialność cywilną i jej obowiązkowe ubezpieczenie. W pierwszej części opracowania zwrócono uwagę na zalety systemu, a w dalszej kolejności ukazano jego wady i przedstawiono rozwiązanie stanowiące dla niego atrakcyjną alternatywę: ubezpieczenie niezależne od odpowiedzialności cywilnej i zapewniające kompensację uwarunkowaną tylko wystąpieniem szkody (no-fault). System oparty na tego rodzaju ubezpieczeniu funkcjonowałby w oparciu o znacznie niższe koszty administracyjne, a co za tym idzie byłby bardziej efektywny, a ponadto zapewniałby pewną i szybką kompensację. Jego wprowadzenie wiązałoby się jednak z przynajmniej częściową rezygnacją z dopasowania odszkodowania do indywidualnej sytuacji ofiary wypadku. Ostatnią część opracowania poświęcono propozycjom doskonalenia obowiązującego systemu, w tym zwłaszcza bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych.

1. Uwagi wprowadzające

Europejski system kompensacji szkód komunikacyjnych jest oparty o odpowiedzialność cywilną za wypadki samochodowe i jej obowiązkowe ubezpieczenie. Obrazowo rzecz ujmując, odpowiedzialność cywilna stanowi „bazę” systemu, a ubezpieczenie OC jego „nadbudowę”. Sytuację prawną, która powstaje wskutek wypadku samochodowego, najlepiej scharakteryzować jako trójstronny stosunek prawny pomiędzy ubezpieczycielem, ubezpieczonym sprawcą oraz poszkodowanym. Ubezpieczyciela i sprawcę łączy stosunek ubezpieczenia, sprawcę i poszkodowanego – stosunek odszkodowawczy wynikający z czynu niedozwolonego, a obydwa te stosunki łączy w „trójkąt” przyznane poszkodowanemu roszczenie bezpośrednie do ubezpieczyciela OC sprawcy wypadku (tzw. *actio directa*)¹. O powstaniu i zakresie odpowiedzialności ubezpieczyciela wobec poszkodowanego decyduje istnienie i zakres odpowiedzialności deliktowej

1. Szczegółowo na ten temat zob. K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Toruń 2008, s. 209 i n.

sprawcy wypadku.² Zależność *actio directa* od wynikającego z umowy ubezpieczenia prawa ubezpieczającego w stosunku do ubezpieczyciela została przełamana, co oznacza, że ten ostatni – z zastrzeżeniem pewnych dopuszczonych przez prawo wyłączeń odpowiedzialności skutecznych w stosunku do ofiary wypadku – odpowiada wobec poszkodowanego także wówczas, gdy sprawcy szkody nie przysługuje ochrona ubezpieczeniowa. Mimo że unijne dyrektywy komunikacyjne³ uznają za bezskuteczne wobec osoby trzeciej poszkodowanej w wypadku tylko konkretne postanowienia umowne wyłączające ochronę ubezpieczeniową,⁴ to jednak w świetle orzecznictwa Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości wydaje się nie budzić wątpliwości, że pozbawione takiej skuteczności są także klauzule wyraźnie w dyrektywach niewymienione.⁵ Takie rozwiązanie, korzystne dla poszkodowanego, zasługuje na pozytywną ocenę. Zaletą europejskiego systemu kompensacji szkód komunikacyjnych jest również łatwa egzekwowalność obowiązku ubezpieczenia. Ponadto – w związku z tym, że w prawie deliktowym odszkodowanie jest indywidualnie dopasowane do potrzeb każdego poszkodowanego – system ten, przynajmniej w założeniu, zapewnia ofiarom wypadków adekwatną kompensację.⁶ Podkreślenia wymaga też fakt, że w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat został on rozbudowany i udoskonalony wskutek intensywnych działań unifikacyjnych, tj. w głównej mierze dzięki przyjęciu i implementacji tzw. dyrektyw komunikacyjnych.⁷

2. Wskazana zależność nie jest jednak absolutna. Odpowiedzialność ubezpieczyciela jest bowiem ograniczana sumami gwarancyjnymi, a ponadto stosowane są wyłączenia ochrony ubezpieczeniowej

3. Zob. niżej, przypis 7

4. Zob. art. 2 drugiej dyrektywy komunikacyjnej; art. 4 piątej dyrektywy komunikacyjnej

5. Zob. orzeczenie ETS z dnia 28 marca 1996 r. (Ruiz Bernáldez; Case C-129/24): „(...) *compulsory motor insurance must enable third-party victims of accidents caused by vehicles to be compensated for all the damage to property and personal injuries sustained by them, without the insurer being able to rely on statutory provisions or contractual clauses to refuse such compensation. Any other interpretation would deprive that provision of its effectiveness*”.

6. A. Tunc, *Traffic Accident Compensation. Law and Proposals*, w: *International Encyclopedia of Comparative Law*, Tübingen-Paris-New York 1976, s. 26.

7. Council Directive 72/166/EEC of 24 April 1972 on the approximation of the laws of Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and to the enforcement of the obligation to insure against such liability, OJ L 103, 02/05/1972 P. 0001-0004 (tzw. pierwsza dyrektywa komunikacyjna); Second Council Directive 84/5/EEC of 30 December 1983 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, OJ L 008, 11/01/1984 P. 0017-0020 (tzw. druga dyrektywa komunikacyjna); Third Council Directive 90/232/EEC of 14 May 1990 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, OJ L 129, 19/05/1990 P. 0033-0035 (tzw. trzecia dyrektywa komunikacyjna); Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council of 16 May 2000 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and amending Council Directives 73/239/EEC and 88/357/EEC (Fourth motor insurance Directive), OJ L 181, 20/07/2000 P. 0065-0074 (tzw. czwarta dyrektywa komunikacyjna); Directive 2005/14/EC of the European Parliament and of the Council of 11 May 2005 amending Council Directives 72/166/EEC, 84/5/EEC, 88/357/EEC and 90/232/EEC and Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, OJ L 149, 11/06/2005 P. 0014-0021 (tzw. piąta dyrektywa komunikacyjna).

2. Niedostatki obowiązującego systemu

Wymienione zalety europejskiego systemu kompensacji szkód komunikacyjnych nie oznaczają, że jest on wolny od wad. Nie można między innymi zapomnieć o tym, że wspomniana unifikacja objęła tylko jego „nadbudowę”, a właściwie relację poszkodowany – ubezpieczyciel OC sprawcy wypadku. „Baza” systemu, tj. odpowiedzialność cywilna, pozostała nietknięta. W Europie istnieją wprawdzie ośrodki, które podejmują działania zmierzające do ujednoczenia prawa czynów niedozwolonych, ale efekty tych prac nie mają charakteru wiążącego.⁸ Próbę ujednoczenia reguł rządzących odpowiedzialnością cywilną za wypadki samochodowe podjęto w latach 70 poprzedniego stulecia w ramach Rady Europy, lecz będąca jej owocem Europejska Konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane przez pojazdy mechaniczne z dnia 14 maja 1973 r.⁹ została podpisana jedynie przez trzy państwa¹⁰ i nie doczekała się żadnej ratyfikacji. Rozwiązania przyjęte przez poszczególne państwa europejskie w zakresie odpowiedzialności cywilnej za wypadki samochodowe znacznie od siebie odbiegają;¹¹ sytuacja poszkodowanych w takich wypadkach jest zatem w skali Europy bardzo zróżnicowana.

Europejski system kompensacji szkód wynikłych z wypadków samochodowych charakteryzuje ponadto znaczny stopień skomplikowania. Zajście wypadku komunikacyjnego powoduje powstanie wielu stosunków prawnych, których układ jest różny w zależności od tego, czy do wypadku doszło w państwie zamieszkania poszkodowanego, czy też poza nim oraz od tego, czy szkodę spowodował pojazd krajowy, czy zagraniczny (tj. dopuszczony do ruchu, zarejestrowany i „ubezpieczony”¹² w innym państwie niż państwo zamieszkania poszkodowanego). W razie zajścia wypadku czysto „krajowego” powstaje trójstronny stosunek prawny pomiędzy poszkodowanym, sprawcą szkody i ubezpieczycielem OC tego ostatniego; w sytuacji, w której szkodę wyrządzi pojazd zagraniczny w miejscu zamieszkania poszkodowanego, do układu tego „włącza się” Biuro Narodowe tzw. Systemu Zielonej Karty¹³; w przypadku zaś, w którym poszkodowany ulegnie wypadkowi poza miejscem swojego zamieszkania, może on wystąpić w swoim państwie z rosz-

8. Zob. m.in. *Principles of European Tort Law*, opracowane przez *European Group of Tort Law: European Group on Tort Law, Principles of European Tort Law, Text and Commentary*, Wiedeń 2005; na temat *Principles* zob. H. Koziol, *Die „Principles of European Tort Law” der „European Group on Tort Law”*, *Zeitschrift für Europäisches Privatrecht* 2004, nr 2, s. 234 i n.; *Draft Common Frame of Reference* opracowane przez *Study Group on a European Civil Code* oraz *Research Group on Existing EC Private Law: Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. DCFR. Outline Edition*, February 2009

9. *European Convention on Civil Liability for Damage Caused by Motor Vehicles*

10. Niemcy, Norwegię i Szwajcarię

11. Szczegółowo na ten temat zob. K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 100 i n.

12. tj. taki, odnośnie którego została zawarta umowa ubezpieczenia OC przez osobę do tego zobowiązaną

13. System powstał w latach pięćdziesiątych ubiegłego stulecia i opiera się na współpracy pomiędzy biurami narodowymi jego państw członkowskich. Każde Biuro zrzesza wszystkich ubezpieczycieli prowadzących w danym państwie działalność w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego i zajmuje się likwidacją szkód komunikacyjnych powstałych na terenie tego państwa z udziałem pojazdów z innych państw członkowskich. Szczegółowo na temat Systemu zob. K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 216 i n.

zeniem do tzw. reprezentanta do spraw roszczeń ubezpieczyciela sprawcy wypadku, a w ostateczności do tzw. organu odszkodowawczego.¹⁴

Na szczególną uwagę zasługują wypadki o charakterze międzynarodowym, tj. takie, które wykazują powiązanie z obszarem więcej niż jednego państwa (tzw. wypadki transgraniczne). Wypadki transgraniczne rodzą stosunki prawne wykraczające poza obszar jednego państwa, tj. tak zwane stosunki z elementem obcym.¹⁵ Jeśli element obcy jest na tyle istotny, że powoduje „ciążenie” danego stosunku do innego systemu prawnego, powstaje konieczność wskazania prawa właściwego dla oceny tego stosunku, co następuje przez zastosowanie odpowiednich norm prawa kolizyjnego.¹⁶ W ciągu kilku ostatnich lat w ramach UE doszło do unifikacji prawa kolizyjnego w dziedzinie zobowiązań pozaumownych oraz umownych. W ramach tzw. programu haskiego¹⁷ przyjęto dwa rozporządzenia: tzw. „Rzym II”¹⁸ oraz „Rzym I”.¹⁹ Pierwsze z nich jest stosowane od dnia 11 stycznia 2009 r., a drugie będzie stosowane od dnia 17 grudnia 2009 r. Ograniczone ramy niniejszego opracowania nie pozwalają na analizę przepisów tych aktów prawnych; nie to zresztą jest celem artykułu. Należy natomiast zwrócić uwagę na fakt, że w zakresie zobowiązań pozaumownych w dziedzinie wypadków samochodowych do ujednoclenia prawa kolizyjnego w skali UE tak naprawdę nie doszło. Szereg państw członkowskich Unii²⁰ jest bowiem stronami tzw. Konwencji haskiej o prawie właściwym dla wypadków drogowych z dnia 4 maja 1971 r.,²¹ która zgodnie z art. 28 rozporządzenia „Rzym II” ma przed nim pierwszeństwo stosowania.²² Prawo właściwe dla roszczenia deliktowego poszkodowanego do sprawcy wypadku samochodowego oraz dla *actio directa* określają zatem w ramach Unii Europejskiej równolegle dwa akty prawne – Konwencja haska oraz rozporządzenie Rzym II, zawierające odmienne unormowania w tej materii, co niewątpliwie nie jest zjawiskiem korzystnym.²³

14. Możliwość te dała mu tzw. czwarta dyrektywa komunikacyjna; szczegółowo na temat systemu czwartej dyrektywy zob. J. Orlicka, M. Orlicki, *Europejski system dochodzenia roszczeń ubezpieczeniowych za wypadki komunikacyjne za granicą – komentarz*, Bydgoszcz-Poznań 2003

15. M. Pazdan, *Prawo prywatne międzynarodowe*, Warszawa 2008, s. 19

16. Zob. m.in. T. Kadner Graziano, *Europäisches Internationales Deliktsrecht*, Tübingen 2003, s. 1.

17. Na temat programu zob. M. Pazdan, *O potrzebie uchwalenia nowej ustawy – Prawo prywatne międzynarodowe*, Zeszyty Prawnicze Biura Analiz Sejmowych 2009, nr 1, s. 29 i n.

18. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 864/2007 z 11 lipca 2007 r. dotyczące prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (Dz. Urz. UE L z 31 lipca 2007 r., s. 40).

19. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 593/2008/WE z 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Dz. Urz. UE L 177 z 4 lipca 2008 r., s. 6)

20. Obok Polski Austria, Belgia, Czechy, Hiszpania, Holandia, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Francja, Słowacja i Słowenia, a zatem 12 państw członkowskich

21. Dz. U. z 2003 r. Nr 63, poz. 585

22. T. Thiede, M. Kellner, *„Forum shopping” zwischen dem Haager Übereinkommen über das auf Verkehrsunfälle anzuwendende recht und der Rom II Verordnung. eine Fallstudie*, *Versicherungsrecht (VersR)* 2007, nr 34, s. 1626; K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 347.

23. Na ten temat zob. T. Kadner Graziano, *The Rome II Regulation and the Hague Conventions on Traffic Accidents and Product Liability – Interaction, conflicts and future perspectives*, *Nederlandse Jurisprudentie Feitenrechtspraak* 2008 Afl. 4. We wskazanym artykule autor przeprowadza analizę przypadków, w których zastosowanie Konwencji haskiej prowadzi do odmiennych rezultatów niż zastosowanie rozporządzenia Rzym II. W takich sytuacjach właściwość prawa jest zależna od tego, jaki sąd (sąd jakiego państwa) będzie rozpatrywał daną sprawę

Niedostatki systemu kompensacji szkód komunikacyjnych opartego o odpowiedzialność cywilną i jej obowiązkowe ubezpieczenie dostrzeżono już kilkadziesiąt lat temu. Już wówczas podnoszono, że dążenie do wyjaśnienia kwestii odpowiedzialności za wypadek i indywidualizacji odszkodowania oraz postawienie sobie za cel zapewnienia ofierze wypadku stuprocentowej kompensacji poniesionych szkód majątkowych i niemajątkowych powodują, że wydłuża się procedura regulacji roszczeń (zarówno pozasądowa, jak i sądowa) i rosną koszty funkcjonowania systemu.²⁴ Wskazywano przede wszystkim na niezwykle wysokie koszty administracyjne, pochłaniające znaczną część wpływów ze składek.²⁵

Do momentu wyjaśnienia kwestii odpowiedzialności cywilnej za wypadek poszkodowany nie ma pewności co do tego, czy – a jeśli tak, to jakie – uzyska odszkodowanie, a jego ewentualne przyczynienie się do powstania szkody powoduje zmniejszenie należnej mu kompensacji. Wiele ofiar wypadków w ogóle nie otrzymuje jakiegokolwiek odszkodowania²⁶ albo też dostaje kompensację nie w pełni pokrywającą poniesiony uszczerbek. Problem niedokompensowania ofiar wypadków jest poważny i dotyczy przede wszystkim najciężej poszkodowanych.²⁷

W doktrynie wyrażony został pogląd, że system kompensacji szkód komunikacyjnych oparty o odpowiedzialność cywilną i jej ubezpieczenie jest akceptowalny tylko dlatego, że współistnieje z systemem ubezpieczenia społecznego, i że gdyby nie to ubezpieczenie, okazałby się kompletnym fiaskiem.²⁸ Mimo, że jest to stwierdzenie bardzo radykalne, to jednak tkwi w nim ziarno prawdy.

3. Ubezpieczenie gwarantujące kompensację niezależną od odpowiedzialności cywilnej jako alternatywa dla ubezpieczenia OC

Rozważania nad potrzebą reformy systemu opartego o odpowiedzialność cywilną za wypadki samochodowe i jej obowiązkowe ubezpieczenie doprowadziły do powstania szeregu jej projektów, z których tylko niektóre doczekały się implementacji. Na szczególną uwagę zasługują tu wysuwane od końca lat 60 ubiegłego stulecia propozycje zastąpienia tego systemu ubezpieczeniem gwarantującym poszkodowanym kompensację niezależną od odpowiedzialności cywilnej, a uwarunkowaną tylko wystąpieniem szkody, często określanym mianem ubezpieczenia *no-fault*.²⁹

24. A. Tunc, *Traffic Accident Compensation. Law...*, s. 37-38; P. Cane, *Atiyah's Accidents, Compensation and the Law*, Cambridge 2006, s. 474; E. v. Caemmerer, *Der Verschuldensprinzip in Rechtsvergleichender Sicht*, Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht (RabelsZ) 1978, nr 42, s. 9-10

25. Zob. m.in. E. v. Hippel, *Schadensausgleich bei Verkehrsunfällen. Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz*, Tübingen 1968, s. 99-100

26. Na przykład dlatego, że do wypadku doszło wyłącznie z ich winy albo wskutek siły wyższej

27. P. Cane, *Atiyah's Accidents...*, s. 486; A. Tunc, *Traffic Accident Compensation. Law...*, s. 39

28. D.W. Elliott, H. Street, *Road accidents*, Bristol 1968, s. 247

29. W doktrynie użycie terminu *no-fault* uzasadnia się albo „odpadnięciem” wymogu istnienia odpowiedzialności cywilnej po stronie sprawcy szkody (zob. m.in. R. Sieghörtner, *Internationales Straßenverkehrsfallrecht*, Tübingen 2002, s. 81; E. Deutsch, *Haftung und Versicherug*, Juristische Blätter 1980, nr 11/12, s. 302), albo uniezależnieniem odszkodowania od ewentualnego zawinienia po stronie poszkodowanego (zob. R. Greger, *Haftungsrecht des Strassenverkehrs*, Berlin 1999, s. 26.)

W Europie propozycje wprowadzenia kompensacji niezależnej od odpowiedzialności cywilnej pozostały w zdecydowanej większości przypadków w sferze planów.³⁰ Wyjątek stanowią tu kraje skandynawskie. W Szwecji od lat siedemdziesiątych XX wieku z powodzeniem funkcjonuje obowiązkowe ubezpieczenie następstw wypadków samochodowych wprowadzone ustawą o szkodach komunikacyjnych z 1975 r. (TSL)³¹. Ubezpieczenie to obejmuje zarówno kompensację szkód na osobie, jak i w mieniu, przy czym ochrona ofiary wypadku w zakresie tych pierwszych jest pełniejsza.³² Każdy bez wyjątku poszkodowany, który doznał szkody na osobie w wypadku z udziałem samochodu, ma prawo do kompensacji w ramach ubezpieczenia tego samochodu. Ustawa o szkodach komunikacyjnych abstrahuje od tradycyjnych zasad odpowiedzialności deliktowej. Świadectwem tego jest między innymi fakt, że zapewniona przez nią kompensacja (*ersättning*), chociaż ustalana zgodnie z regułami prawa deliktowego,³³ nie została nazwana odszkodowaniem.³⁴ Podstawowym celem ustawy nie jest uczynienie jakiegokolwiek podmiotu odpowiedzialnym za swoje działania, ale zapewnienie adekwatnej ochrony ubezpieczeniowej wszystkim osobom uwikłanym w wypadek samochodowy,³⁵ w tym także kierowcy pojazdu, przy możliwie najniższych kosztach. Na szczególną uwagę zasługuje fakt, że kompensacja na podstawie TSL funkcjonuje obok, a nie zamiast kompensacji cywilnoprawnej, tzn. poszkodowany może żądać odszkodowania albo w ramach jednego, albo drugiego systemu, przy czym sprawcy, który naprawił szkodę zgodnie z regułami prawa cywilnego, przysługuje roszczenie regresowe do ubezpieczyciela następstw wypadków samochodowych.³⁶ Wymienione systemy kompensacji nie są jednak równorzędne. Efektywnie funkcjonujący system *no-fault*, mimo że formalnie współistnieje z odpowiedzialnością deliktową, to jednak faktycznie ją zastępuje.³⁷ Cechą charakterystyczną modelu szwedzkiego jest bardzo dobrze rozwinięty system ubezpieczenia społecznego, który w znacznej części zaspokaja roszczenia ofiar wypadków.³⁸ Kompensacja z tytułu utra-

30. Warto tu wymienić zwłaszcza projekty autorstwa A. Tunc'a, E. von Hippel'a, H. Street'a czy P. Atiyah'a. Na ich temat zob. K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna...*, 370-372

31. *Trafikskadeflag* (1975:1410); Szczegółowo na temat ustawy zob. J. Hellner, *The Swedish Traffic Damage Act of 1975*, Harmonisation of Insurance Risk, Antwerp 1981, s. 273 i n.

32. Prawo ofiary wypadku do odszkodowania za szkodę na osobie uzależnione jest od spełnienia jednej tylko przesłanki, a mianowicie od faktu spowodowania tej szkody przez pojazd mechaniczny. Szkody w mieniu dzielą się zaś na szkody w pojeździe i rzeczach w nim przewożonych oraz pozostałe, przy czym te pierwsze podlegają naprawieniu tylko w razie zderzenia z innym pojazdem, i kompensowane są z ubezpieczenia tego pojazdu. Ponadto kompensacja szkód w mieniu podlega licznym wyłączeniom

33. E. Strömbäck, *Personal Injury Compensation in Sweden Today*, Nordisk Försäkringstidskrif 2000, nr 2, s. 91

34. J. Hellner, *Compensation for Personal Injuries in Sweden – A Reconsidered View*, Scandinavian Studies in Law 2001, nr 41, s. 257-258

35. J. Hellner, *Compensation...*, s. 259

36. Szczegółowo na ten temat zob. J. Hellner, *Haftungersetzung durch Versicherungsschutz in Schweden*, w: *Haftungersetzung durch Versicherungsschutz. Länderberichte zum anglo-amerikanischen Recht und zum schwedischen Recht zusammen mit einem rechtsvergleichenden Generalbericht und einem Bericht über die Diskussion von J.G. Fleming*, J. Hellner, E. von Hippel, red. E. von Caemmerer, H.-H. Jescheck, Frankfurt am Main 1980, s. 34

37. B. Bengtsson, *Torts and Insurance*, w: *Swedish Law in the New Millenium*, red. M. Bogdan, Stockholm 2000, s. 304

38. Zob. E. Strömbäck, *Personal Injury Compensation ...*, s. 93-94

conych dochodów i środków utrzymania należna na podstawie TSL ulega zmniejszeniu o świadczenia z tytułu ubezpieczenia społecznego, do których uprawniony jest poszkodowany.³⁹ W Szwecji toczą się jednak obecnie prace nad reformą, która ma zmienić ten stan rzeczy i doprowadzić do zaspokajania poszkodowanych w całości przez ubezpieczycieli komunikacyjnych.

System oparty na ubezpieczeniu gwarantującym kompensację niezależną od odpowiedzialności cywilnej zasługuje na uwagę jako alternatywa dla systemu obecnie obowiązującego z dwóch podstawowych powodów.⁴⁰

Po pierwsze, jest on tańszy i w konsekwencji bardziej efektywny. Istotnie niższe są koszty administracyjne jego funkcjonowania,⁴¹ wskutek czego znacznie większa część środków przeznaczonych na jego finansowanie wypłacana jest jako odszkodowania ofiarom wypadków.

Po drugie zaś, kompensacja *no-fault* jest pewna i znacznie szybsza niż w systemie deliktowym. Wynika to z faktu, że uzyskanie świadczenia *no-fault* przez ofiarę wypadku nie jest zależne ani od znalezienia odpowiedzialnego cywilnie sprawcy – w związku z czym nie ma potrzeby tworzenia odrębnego funduszu gwarantującego naprawienie szkód wyrządzonych przez sprawców niezidentyfikowanych, co jest konieczne w ramach obowiązującego systemu – ani od istnienia związku przyczynowego, a tylko od faktu wystąpienia szkody.⁴²

Jako wadę modelu *no-fault* wymienia się natomiast to, że nie spełnia on funkcji prewencyjnej.⁴³ W doktrynie wskazuje się, że taki sam zarzut można postawić systemowi opartemu o odpowiedzialność cywilną i jej ubezpieczenie,⁴⁴ ale teza ta nie do końca odpowiada rzeczywistości; w ramach obowiązującego systemu funkcję prewencyjną

39. Wynika to z art. 3 piątego rozdziału szwedzkiej ustawy o odszkodowaniach (1972:207); zob. Bill W. Dufwa, *Compensation for Personal Injury in Sweden*, w: *Compensation for Personal Injury in a Comparative Perspective*, red. H. Koziol, B.-A. Koch, s. 298.

40. Zob. *Överföring av vissa socialförsäkringsutgifter till trafikförsäkringen*, Dir. 2007-53.

41. G. Comandé, *Comparative Institutional Analysis: Modest Hint for Trimming Social Sails among Torts, Insurance, Criminal Sanctions and Regulations*, w: *European Tort Law. Liber amicorum for Helmut Koziol*, red. U. Magnus, J. Spier, Frankfurt am Main-Berlin-Bern-Bruxelles-New York-Oxford-Wien 2000, s. 93.

42. Innymi słowy, o uzyskaniu świadczenia przez poszkodowanego decyduje nie powstanie odpowiedzialności cywilnej za szkodę, ale samo powstanie szkody; por. D. Güllemann, *Ausgleich von Verkehrsunfällen im Licht internationaler Reformprojekte*, Berlin 1969, s. 116. System ten nie eliminuje wszystkich problemów związanych z kausalnością, bo przecież szkodę trzeba jakoś zdefiniować, na przykład jako taką, która powstała w związku z użyciem pojazdu mechanicznego.

43. Zob. m.in. G. Comandé, *Comparative...*, s. 93.

44. A. Tunc, *Traffic Accident Compensation. Law...*, s. 44; por. też H.-L. Weyers, *Unfallschäden, Praxis und Ziele von Haftpflicht und Vorsorgesystemen*, Frankfurt am Main 1971, s. 452-456; H. Stoll, *Reform des Kraftfahrzeughaftpflichtrechtes?*, *RabelsZ* 1972, nr 36, s. 304; zob. też. T. Pajor, *Przemiany w funkcjach odpowiedzialności cywilnej*, w: *Rozprawy z polskiego i europejskiego prawa prywatnego. Księga pamiątkowa ofiarowana Profesorowi Józefowi Skąpskiemu*, Kraków 1994, s. 304-305. E. von Hippel twierdzi, że prewencja możliwa jest tylko w przypadku działań, które da się zaplanować, a nie w odniesieniu do wypadków; zob. E. v. Hippel, *Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz - Rechtsvergleichendes Generalreferat*, w: *Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz. Länderberichte...*, s. 66. Z drugiej strony, w Stanach Zjednoczonych przeprowadzono w latach 1968-1994 badania, które pokazały, że zakresie prewencji system deliktowy funkcjonuje mimo wszystko lepiej niż system *no-fault*, jako że w ramach tego ostatniego wyższa jest liczba wypadków śmiertelnych; zob. J. David Cummins, R.D. Phillips, M.A. Weiss, *The Incentive Effects of No-Fault Automobile Insurance*, *The Journal of Law and Economics* 2001, nr 44, s. 427-464.

spełnia na przykład system *bonus-malus*.⁴⁵ System *no-fault* można również skonstruować w taki sposób, że zacząłby on przynajmniej w pewnym stopniu pełnić tę funkcję. Cel ten dałoby się osiągnąć na przykład poprzez uzależnienie wysokości składek służących finansowaniu systemu od poziomu ryzyka, jakiego źródłem jest dana osoba w ruchu drogowym.⁴⁶ Nie można wreszcie zapomnieć o tym, że prewencja w dziedzinie wypadków samochodowych jest w dużej części zadaniem prawa administracyjnego.⁴⁷

W doktrynie często wyrażany jest pogląd, że żaden system prawny nie może się obejść bez indywidualnej odpowiedzialności sprawcy za wyrządzoną szkodę, przede wszystkim z uwagi na działanie prewencyjne tej odpowiedzialności. Wydaje się jednak, że w odniesieniu do wypadków samochodowych zasada ta nie sprawdza się. Z uwagi bowiem na fakt, że wypadki te w zdecydowanej większości powodowane są nieumyślnie, nie wydaje się, żeby istnienie bądź nie indywidualnej odpowiedzialności sprawców miało znaczący oddźwięk w sferze prewencji. Ponadto należy zauważyć, że w ramach obowiązującego systemu odpowiedzialność ta dochodzi do głosu jedynie wówczas, gdy ubezpieczyciel OC ma do sprawcy wypadku regres z powodu jego szczególnie nagannego zachowania, a taki regres można przecież wprowadzić także w ramach ubezpieczenia następstw wypadków samochodowych. Rozwój ubezpieczenia komunikacyjnego OC doprowadził *de facto* do przekształcenia odpowiedzialności indywidualnej w odpowiedzialność kolektywną.⁴⁸ Idea odpowiedzialności sprawczej została wyparta przez ideę repartycji szkód,⁴⁹ a odpowiedzialność cywilna sprawcy stała się tylko „metodą określenia warunków i zakresu świadczenia ubezpieczeniowego;”⁵⁰ innymi słowy, funkcja tej odpowiedzialności została w zasadzie zredukowana do decydowania o tym, czy i w jakim zakresie uzasadniona jest odpowiedzialność ubezpieczyciela.⁵¹

Problemem wiążącym się z ewentualnym wprowadzeniem systemu *no-fault* jest wysokość należnych poszkodowanym świadczeń. Nie ulega wątpliwości, że wdrożenie rozwiązania gwarantującego automatyczną kompensację wszystkim ofiarom wypadków samochodowych przy jednoczesnym utrzymaniu odszkodowania zindywidualizo-

45. Tak H. Kötz, G. Wagner, *Deliktsrecht*, München 2006, s. 33-34, 219

46. P. Cane, *Atiyah's Accidents...*, s. 482-483; G. Wagner, *Tort Liability and Insurance: Comparative Report and Final Conclusions*, w: *Tort Law and Liability Insurance*, red. G. Wagner, Vienna-New York 2005, s. 350

47. E. v. Hippel, *Haftungersetzung durch Versicherungsschutz - Rechtsvergleichendes...*, s. 41; E.W. Stark, *Entschädigung am Scheideweg: Haftpflichtrecht mit Haftpflichtversicherung oder Personen- und Sachversicherung*, VersR 1981, nr 1, s. 4; por. G. Wagner, *Tort Liability and Insurance: Comparative...*, s. 350

48. W. Warkało, *Ubezpieczenie a odpowiedzialność odszkodowawcza*, SC tom XVI, Kraków 1970, s. 105

49. W literaturze mówi się o procesie socjalizacji szkód przez mechanizm ubezpieczenia; zob. E. Kowalewski, *Ewolucja odpowiedzialności cywilnej a problem ubezpieczenia*, *Studia Ubezpieczeniowe* tom IX, Warszawa-Poznań 1987, s. 62, a także W. Warkało, *Zbieg uprawnień do świadczenia z ubezpieczenia i z tytułu odpowiedzialności za wyrządzenie szkody*, RPEiS 1968, z. 3, s. 303

50. Tak E. Kowalewski, *Wpływ...*, s. 92-93

51. Por. H. Kötz, *Deliktsrecht*, s. 93-94; G. Bosonnet, *Haftpflicht- oder Unfallversicherung? Ersatz der Haftpflicht des Motorfahrzeughalters durch eine generelle Unfallversicherung der Verkehrsofoper*, Zürich 1965, s. 60-61

wanego i obejmującego całość szkód w mieniu oraz majątkowych i niemajątkowych szkód na osobie doprowadziłoby do wzrostu kosztów, co byłoby zjawiskiem niepożądanym. Dlatego dotychczasowe projekty *no-fault* nie zakładały zapewnienia ofiarom wypadków pełnej kompensacji. Wiele z nich objęło swoim zakresem tylko naprawienie szkód na osobie, a ponadto przewidywało zapewnienie poszkodowanym jedynie podstawowej ochrony, na wzór systemu ubezpieczenia społecznego. Również plany, których twórcom przyświecała idea pełnego odszkodowania, zawierały różnego rodzaju ograniczenia kompensacji, polegające m.in. na wyłączeniu odszkodowania za szkody niemajątkowe czy też szkody niewielkich rozmiarów.⁵² Warto w tym miejscu wspomnieć o tym, że obniżenie wysokości świadczeń związane z zastąpieniem systemu opartego na odpowiedzialności cywilnej systemem *no-fault* może wpłynąć na wzrost staranności po stronie uczestników ruchu drogowego.⁵³

Wprowadzenie systemu *no-fault* oznaczałoby pewną i szybką kompensację dla wszystkich poszkodowanych oraz niskie koszty administracyjne, ale też – zakładając, że najbardziej pożądane byłoby stworzenie systemu, który racjonalizowałby i lepiej wykorzystywał już dostępne lub ewentualnie nieco tylko wyższe środki – przynajmniej częściową rezygnację z dopasowania odszkodowania do indywidualnej sytuacji ofiary wypadku. Przygotowanie projektu takiego systemu musiałyby zostać poprzedzone gruntowną analizą ekonomiczną, mającą na celu przede wszystkim sprawdzenie, jaki poziom kompensacji byłby możliwy do zapewnienia przy zachowaniu dotychczasowych kosztów, i czy byłby to poziom akceptowalny. Należałoby ponadto szczegółowo określić organizację systemu i sposób jego finansowania. System *no-fault* można – przedstawiając rzecz w dużym uproszczeniu – zorganizować na jeden z dwóch sposobów: albo w ramach sektora prywatnego, co wiązałoby się z pozostawieniem regulacji szkód komunikacyjnych w rękach tych ubezpieczycieli, którzy obecnie prowadzą działalność w zakresie ubezpieczenia komunikacyjnego OC, albo też w ramach sektora publicznego, co oznaczałoby powierzenie jej instytucji o charakterze publiczno-prawnym.⁵⁴ Lepsze wydaje się pierwsze ze wskazanych rozwiązań, jest bowiem mniej radykalne i bardziej pasuje do realiów gospodarki rynkowej.

Wprowadzenie w poszczególnych państwach europejskich powszechnego, obowiązkowego ubezpieczenia następstw wypadków samochodowych nie usunęłoby problemu związanego z potrzebą określenia prawa właściwego, ale doprowadziłoby do znacznego uproszczenia problematyki kolizyjno-prawnej,⁵⁵ przede wszystkim z uwagi na zmniejszenie liczby wchodzących w grę stosunków prawnych. W systemie opartym o ubezpieczenie zastępujące odpowiedzialność podstawą roszczenia poszkodowanego do zakładu ubezpieczeń byłaby umowa ubezpieczenia,⁵⁶ a zatem roszczenie to podle-

52. A. Tunc, *Traffic Accident Compensation. Law...*, s. 86; G. Comandé, *Comparative...*, s. 92.

53. Tak R.I. McEwin, *No-fault and Road Accidents: Some Australian Evidence, International Review of Law and Economics* 1989, nr 9, s. 13.

54. Zob. m.in. P. Atiyah, *The Damages Lottery*, Oxford 1997, s. 186.

55. W tym miejscu należy zauważyć, że gdyby zorganizować system *no-fault* w ramach sektora publicznego, a zatem tak, jak system ubezpieczeń społecznych, problem określenia prawa właściwego przestałby istnieć. Dochodzenie roszczeń przez poszkodowanego podlegałoby wówczas zawsze prawu państwa, w którym funkcjonowałby taki system *no-fault*.

56. Tak też R. Sieghörtner, *Internationales...*, s. 122.

gałoby prawu właściwemu dla owej umowy, czyli temu samemu, co stosunek ubezpieczający-ubezpieczyciel.

System *no-fault* nie jest wyłącznie konstrukcją teoretyczną, ale rozwiązaniem, które sprawdziło się w praktyce,⁵⁷ co stanowi dodatkowy argument przemawiający za rozważeniem jego wprowadzenia. Często spotykany zarzut, że nie ma podstawy prawnej, by stawiać poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych w pozycji uprzywilejowanej w stosunku do ofiar innych wypadków, można łatwo odeprzeć. Po pierwsze, reżim ubezpieczeniowy już zastąpił tradycyjną odpowiedzialność deliktową w dziedzinie wypadków przy pracy, a zatem wypadki samochodowe nie byłyby tu wyjątkiem. Po drugie, już w chwili obecnej ofiary wypadków komunikacyjnych znajdują się w pozycji uprzywilejowanej. Po trzecie zaś, jeśli założyć, iż pożądane byłoby wprowadzenie powszechnego ubezpieczenia następstw wszystkich nieszczęśliwych wypadków⁵⁸ to takie założenie nie powinno stanowić przeszkody dla przeprowadzenia jako pierwszego kroku reformy w tak newralgicznym obszarze, jaki stanowią wypadki komunikacyjne.⁵⁹

4. Zmiany w ramach obowiązującego systemu

Ubezpieczenie typu *no-fault* stanowi atrakcyjną i godną poważnego rozważenia alternatywę dla systemu opartego o odpowiedzialność cywilną i ubezpieczenie OC. Jego wprowadzenie byłoby jednak krokiem bardzo radykalnym, bo oznaczałoby całkowitą przebudowę systemu kompensacji szkód komunikacyjnych. Głosy przeciwnie takiemu rozwiązaniu były i wciąż są bardzo stanowcze, co w zasadzie wyklucza jego wprowadzenie w życie w najbliższej przyszłości.

Tymczasowa miejmy nadzieję rezygnacja z rozwiązania najbardziej rewolucyjnego nie oznacza oczywiście, że nie należy podejmować żadnych prób reform. Wręcz przeciwnie; w ramach obowiązującego systemu istnieją obszary, w których można i należy dokonać zmian. Ograniczone ramy niniejszego opracowania nie pozwalają na szczegółową analizę tej problematyki, w związku z czym poniżej zasygnalizowane zostaną tylko wybrane kwestie.

Nie ulega wątpliwości, że należałoby ujednoczyć w skali UE prawo kolizyjne w zakresie odpowiedzialności cywilnej za wypadki samochodowe (zob. wyżej). Warto ponadto rozważyć – choć jest to pomysł mało popularny wśród zakładów ubezpieczeń⁶⁰ – narzucenie ubezpieczycielom obowiązku zapewnienia Nielimitowanego pokrycia ubezpieczeniowego w zakresie szkód na osobie,⁶¹ jako bardziej niż szkody w mieniu istotnych z punktu widzenia ofiary wypadku. Wprowadzenie Nielimitowanego pokrycia,

57. Na przykład w Stanach Zjednoczonych czy Nowej Zelandii

58. W doktrynie przewiduje się, że wprowadzenie takiego ubezpieczenia stanowić będzie ostatni etap rozwoju systemu kompensacji szkód wynikłych z wypadków; zob. E. v. Caemmerer, *Das Verschuldensprinzip...*, s. 11; inaczej R. Sieghörtner, *Internationales...*, s. 82

59. Zob. E. v. Hippel, *Schadensausgleich bei Verkehrsunfällen: Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz?*, NZV 1999, nr 8, s. 314

60. Zob. m.in. K. Babl, *Motor Third Party Liability Cover - Can the Insurance Industry Afford to Provide Unlimited Capacity?*, Asia Insurance Review, October 2003, s. 40 i n.

61. Wprowadzenie Nielimitowanego pokrycia było rozważane w toku prac nad piątą dyrektywą komunikacyjną

nawiasem mówiąc wymaganego w niektórych państwach członkowskich UE, w tym m.in. w Wielkiej Brytanii, rozwiązałyby problem sytuacji, w których suma gwarancyjna nie wystarcza na zaspokojenie wszystkich roszczeń odszkodowawczych.

Wśród rozwiązań mających na celu poprawę jakości obecnego systemu warto zwrócić uwagę na propozycje wprowadzenia systemu bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych (*direct settlement; Direktregulierung*). Bezpośrednia likwidacja szkód polega, najogólniej rzecz ujmując, na zaspokojeniu roszczeń odszkodowawczych poszkodowanego przez jego własnego ubezpieczyciela, któremu następnie przysługuje roszczenie regresowe do ubezpieczyciela OC sprawcy wypadku.⁶² Funkcjonuje ona z powodzeniem m.in. we Francji, Belgii, Włoszech, Hiszpanii, Portugalii, Grecji czy Austrii.⁶³

Wprowadzenie systemu bezpośredniej likwidacji szkód nie oznacza całkowitego wyłączenia z procedury regulacji roszczeń ubezpieczyciela OC sprawcy. Wynika to stąd, że w ramach systemu nie są kompensowane wszystkie szkody, i że nie są nim objęte wszystkie wypadki. Bezpośrednia likwidacja z reguły (choć nie zawsze) obejmuje kolizje z udziałem dwóch pojazdów, a naprawieniu podlegają szkody do określonej wysokości. Ponadto często objęte są nią wyłącznie szkody w mieniu.⁶⁴ Jako zalety bezpośredniej likwidacji wymienia się przede wszystkim skrócenie czasu regulacji roszczeń i obniżenie kosztów.⁶⁵ Wskazuje się także, że przekazanie likwidacji szkód „własnym” ubezpieczycielom poszkodowanych wpływa korzystnie na konkurencję między zakładami ubezpieczeń w zakresie jakości świadczonych usług i tym samym przyczynia się poprawy tej jakości. Wynika to stąd, że klienci, którzy zdają sobie sprawę z faktu, że w razie wystąpienia szkody będą mieli do czynienia ze swoim ubezpieczycielem, a nie z „obcym” i przypadkowym ubezpieczycielem OC sprawcy szkody, przy wyborze zakładu ubezpieczeń zwracają uwagę na standard świadczonych usług. Z kolei ubezpieczyciele dbają o ten standard, gdyż chcą zatrzymać swoich i ewentualnie pozyskać nowych klientów. W literaturze wskazuje się, że konkurencja w sferze jakości usług jest raczej równoznaczna z podwyższeniem, a nie obniżeniem kosztów, co ma wynikać także z większej skłonności ubezpieczycieli do jak najpełniejszego zaspokajania roszczeń swoich klientów. Z drugiej jednak strony jest prawdopodobne, że wyższa ocena zakładów ubezpieczeń w oczach poszkodowanych spowoduje, iż zmniejszy się częstotliwość prób wyłudzeń odszkodowań. Ponadto wprowadzenie bezpośredniej likwidacji szkód powinno ułatwić ubezpieczycielom przejęcie kontroli nad procesem likwidacyjnym, m.in. przez wpływ na wybór przez poszkodowanych warsztatu samochodowego (takiego, z którym ubezpieczyciel współpracuje), a to pomoże obniżyć koszty.⁶⁶ Na zakończenie wreszcie, doświadczenie pokazuje, że bezpośrednia likwidacja oznacza zmniejsz-

62. H. Schirmer, *Vom Direktanspruch zur Direktregulierung?*, *Versicherungsrecht* 2003, s. 401.

63. Zob. M. Monkiewicz, *Bezpośrednia likwidacja szkód z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Doświadczenia krajów europejskich*, *Wiadomości Ubezpieczeniowe* 2009, nr 2, s. 153 i n.

64. Szkody na osobie podlegają bezpośredniej likwidacji np. we Francji, Włoszech czy Grecji. Kompensacja tych szkód nie jest jednak pełna; szczegółowo na ten temat zob. M. Monkiewicz, *Bezpośrednia likwidacja szkód...*, s. 157, 160, 161.

65. H. Schirmer, *Vom Direktanspruch...*, s. 401.

66. G. Galli, C. Savino, *Direct reimbursement schemes in compulsory motor vehicle liability insurance*, ANIA, the Italian Association of Insurance Companies, April 2006, s. 2-3; H. Schirmer, *Vom Direktanspruch...*, s. 401.

szczenie liczby spraw spornych i w konsekwencji liczby postępowań sądowych,⁶⁷ co niewątpliwie jest zjawiskiem pozytywnym.

Analiza problemów związanych z kompensacją szkód wynikłych z wypadków drogowych o charakterze transgranicznym przeprowadzona przez Komisję Europejską zaowocowała m.in. propozycją zastosowania do takich wypadków *procedury direct settlement*.⁶⁸ Propozycja ta spotkała się z negatywną oceną ze strony Europejskiego Komitetu Ubezpieczeń (CEA), który zwrócił uwagę m.in. na to, że jej wprowadzenie w życie w chwili obecnej, kiedy bezpośrednia likwidacja szkód funkcjonuje tylko w niektórych państwach UE, przy czym w większości nie ma ona charakteru obligatoryjnego, oznaczałoby uprzywilejowanie ofiar wypadków międzynarodowych w stosunku do poszkodowanych w wypadkach krajowych.⁶⁹ Ewentualne wprowadzenie *direct settlement* na szczeblu transgranicznym należałoby, jak się wydaje, poprzedzić jego implementacją na szczeblu krajowym we wszystkich krajach Unii.

V. Uwagi końcowe

System kompensacji szkód wynikłych z wypadków samochodowych oparty o odpowiedzialność cywilną i jej obowiązkowe ubezpieczenie, choć sprawdza się w praktyce i pod wieloma względami zasługuje na wysoką ocenę, nie jest wolny od niedostatków. Zastąpienie go ubezpieczeniem zapewniającym odszkodowanie niezależne od odpowiedzialności cywilnej oznaczałoby szybszą i efektywniejszą kompensację, a ponadto znaczny spadek kosztów administracyjnych, ale jednocześnie najprawdopodobniej wiązałoby się z częściową rezygnacją ze stanowiącej jeden z fundamentów prawa deliktowego zasady pełnego odszkodowania. Propozycje wprowadzenia systemu *no-fault* wysuwane w latach 60 i 70 ubiegłego stulecia napotkały na bardzo stanowczy opór, co wcale nie dziwi, jeśli weźmie się pod uwagę fakt, że wdrożenie tego systemu wymagałaby całkowitej zmiany dotychczasowego sposobu myślenia o kompensacji szkód. Również obecnie mało jest niestety entuzjastów takiego rozwiązania, w związku z czym jego wprowadzenie w najbliższej przyszłości jest właściwie nierealne. Należy zatem skoncentrować się na tym, by w miarę możliwości wprowadzać udoskonalenia w ramach obowiązującego systemu.

Dr KATARZYNA LUDWICHOWSKA jest pracownikiem naukowym Zakładu Prawa Ubezpieczeniowego Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu.

Recenzenci: prof. dr hab. Jerzy Handschke, dr Marcin Orlicki.

67. P. Burdyl-Strohmann, *Claims management and direct settlement in motor liability insurance – a comparison of the experience in various European countries*, *Schadenspiegel* 2002, nr 1, s. 19.

68. *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. Final Version of the Final report. Part II – Analysis*, submitted by J. Albert, 30 November 2008, s. 35, 181-182

69. *CEA response to the European Commission's Consultation on the Compensation of Victims of Cross-Border Traffic Accidents*, 28 May 2009, s. 4-5

Wykaz źródeł

- Atiyah P., *The Damages Lottery*, Oxford 1997.
- Babl K., *Motor Third Party Liability Cover – Can the Insurance Industry Afford to Provide Unlimited Capacity?*, *Asia Insurance Review* October 2003.
- Bengtsson B., *Torts and Insurance*, w: *Swedish Law in the New Millenium*, red. M. Bogdan, Stockholm 2000.
- Bosonnet G., *Haftpflicht- oder Unfallversicherung? Ersatz der Haftpflicht des Motorfahrzeughalters durch eine generelle Unfallversicherung der Verkehrsofer*, Zürich 1965.
- Caemmerer von E., *Der Verschuldensprinzip in Rechtsvergleichender Sicht*, *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht* 1978, nr 42.
- Cane P., *Atiyah's Accidents, Compensation and the Law*, Cambridge 2006.
- CEA response to the European Commission's Consultation on the Compensation of Victims of Cross-Border Traffic Accidents, 28 May 2009.
- Comandé G., *Comparative Institutional Analysis: Modest Hint for Trimming Social Sails among Torts, Insurance, Criminal Sanctions and Regulations*, w: *European Tort Law. Liber amicorum for Helmut Koziol*, red. U. Magnus, J. Spier, Frankfurt am Main-Berlin-Bern-Bruxelles-New York-Oxford-Wien 2000.
- 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. Final Version of the Final report. Part II – Analysis*, submitted by J. Albert, 30 November 2008.
- Cummins J.D., Phillips R.D., Weiss M.A., *The Incentive Effects of No-Fault Automobile Insurance*, *The Journal of Law and Economics* 2001 nr 44.
- Deutsch E., *Haftung und Versicherung*, *Juristische Blätter* 1980 nr 11/12.
- Dufwa B.W., *Compensation for Personal Injury in Sweden*, w: *Compensation for Personal Injury in a Comparative Perspective* (red. H. Koziol, B.-A. Koch), Stockholm 2000.
- Elliott D.W., H. Street H., *Road accidents*, Bristol 1968.
- European Group on Tort Law, *Principles of European Tort Law, Text and Commentary*, Wiedeń 2005.
- Galli G., Savino C., *Direct reimbursement schemes in compulsory motor vehicle liability insurance*, ANIA, the Italian Association of Insurance Companies, April 2006.
- Greger R., *Haftungsrecht des Straßenverkehrs*, Berlin 1999.
- Güllemann, D., *Ausgleich von Verkehrsunfällen im Licht internationaler Reformprojekte*, Berlin 1969.
- Hellner J., *The Swedish Traffic Damage Act of 1975*, w: *Harmonization of Insurance Risk*, Antwerp 1981.
- Hellner J., *Compensation for Personal Injuries in Sweden – A Reconsidered View*, *Scandinavian Studies in Law* 2001, nr 41.
- Hellner J., *Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz in Schweden*, w: *Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz. Länderberichte zum anglo-amerikanischen Recht und zum schwedischen Recht zusammen mit einem rechtsvergleichenden Generalbericht und einem Bericht über die Diskussion von J.G. Fleming, J. Hellner, E. v. Hippel*, red. E. von Caemmerer, H.-H. Jescheck, Frankfurt am Main 1980.
- Hippel von E., *Schadensausgleich bei Verkehrsunfällen. Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz*, Tübingen 1968.

- Hippel von E., *Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz – Rechtsvergleichendes Generalreferat*, w: Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz. Länderberichte zum anglo-amerikanischen Recht und zum schwedischen Recht zusammen mit einem rechtsvergleichenden Generalbericht und einem Bericht über die Diskussion von J.G. Fleming, J. Hellner, E. v. Hippel, red. E. von Caemmerer, H.-H. Jescheck, Frankfurt am Main 1980.
- Hippel von E., *Schadensausgleich bei Verkehrsunfällen: Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz?*, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 1999 nr 8.
- Kadner Graziano T., *Europäisches Internationales Deliktsrecht*, Tübingen 2003.
- Kadner Graziano T., *The Rome II Regulation and the Hague Conventions on Traffic Accidents and Product Liability – Interaction, conflicts and future perspectives*, Nederlandse Jurisprudentie Feitenrechtspraak 2008 Afl. 4.
- Kötz H., G. Wagner G., *Deliktsrecht*, München 2006
- Ludwichowska K., *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Toruń 2008.
- McEwin R.I., *No-fault and Road Accidents: Some Australian Evidence*, International Review of Law and Economics 1989, nr 9.
- Monkiewicz M., *Bezpośrednia likwidacja szkód z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Doświadczenia krajów europejskich*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 2009, nr 2.
- Orlicka J., Orlicki M., *Europejski system dochodzenia roszczeń ubezpieczeniowych za wypadki komunikacyjne za granicą – komentarz*, Bydgoszcz-Poznań 2003.
- Överföring av vissa socialförsäkringsutgifter till trafikförsäkringen, Dir. 2007-53.
- Pajor T., *Przemiany w funkcjach odpowiedzialności cywilnej*, w: Rozprawy z polskiego i europejskiego prawa prywatnego, Księga pamiątkowa ofiarowana Profesorowi Józefowi Skąpskiemu, Kraków 1994.
- Pazdan M., *Prawo prywatne międzynarodowe*, Warszawa 2008.
- Pazdan M., *O potrzebie uchwalenia nowej ustawy – Prawo prywatne międzynarodowe*, Zeszyty Prawnicze Biura Analiz Sejmowych 2009 nr 1.
- Schirmer H., *Vom Direktanspruch zur Direktregulierung?*, Versicherungsrecht 2003.
- Sieghörtner R., *Internationales Straßenverkehrsunfallrecht*, Tübingen 2002.
- Stark E.W., *Entschädigung am Scheideweg: Haftpflichtrecht mit Haftpflichtversicherung oder Personen- und Sachversicherung*, VersR 1981, nr 1.
- Stoll H., *Reform des Kraftfahrzeughaftpflichtrechtes?*, Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht 1972 nr 36.
- Strömbäck E., *Personal Injury Compensation in Sweden Today*, Nordisk Försäkringstidskrif 2000 nr 2.
- Thiede T., Kellner M., *„Forum shopping“ zwischen dem Haager Übereinkommen über das auf Verkehrsunfälle anzuwendende recht und der Rom II Verordnung. eine Fallstudie*, Versicherungsrecht 2007 nr 34.
- Tunc A., *Traffic Accident Compensation. Law and Proposals*, w: International Encyclopedia of Comparative Law, Tübingen-Paris-New York 1976.
- Wagner G., *Tort Liability and Insurance: Comparative Report and Final Conclusions*, w: Tort Law and Liability Insurance, red. G. Wagner, Vienna-New York 2005.
- Warkałło W., *Ubezpieczenie a odpowiedzialność odszkodowawcza*, Studia Cywilistyczne tom XVI, Kraków 1970.

W. Warkalło, *Zbieg uprawnień do świadczenia z ubezpieczenia i z tytułu odpowiedzialności za wyrządzenie szkody*, *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny* 1968 nr 3.
Weyers H.-L., *Unfallschäden, Praxis und Ziele von Haftpflicht und Vorsorgesystemen*, Frankfurt am Main 1971.

Optimizing the motor loss compensation system – Summary

The article begins with general remarks on the functioning of the European traffic accident compensation system, which is based on civil liability and compulsory third-party liability insurance. The merits and drawbacks of the system are examined, and an attractive alternative to MTPL insurance is presented, namely insurance working to the direct advantage of the traffic accident victim, providing compensation independent of civil liability. Such insurance would ensure quick and certain compensation, and would be much cheaper in terms of administrative costs. Its implementation would, however, most probably mean a reduction in the levels of compensation. The last part of the article examines ideas aimed at improving the existing system, in particular so-called direct settlement.