

Maciej Samson

e-mail: samsonmaciej@gmail.com

FUNKCJONOWANIE SYSTEMÓW KOMPENSACJI SZKÓD KOMUNIKACYJNYCH *NO-FAULT* NA PODSTAWIE DOŚWIADCZEŃ STANÓW ZJEDNOCZONYCH

***NO-FAULT* COMPENSATION SYSTEMS IN MOTOR CLAIMS BASED ON THE EXPERIENCE OF THE UNITED STATES**

DOI: 10.15611/pn.2017.500.13

JEL Classification: G22

Streszczenie: Publikacja odnosi się do niezbadanego dotąd postulatu wprowadzenia do polskiego systemu kompensacji szkód komunikacyjnych systemu *no-fault*. System ten opiera się wyłącznie na powstaniu szkody, odrzucając konieczność dokumentowania winy sprawcy i jego odpowiedzialności cywilnej. Do oceny tego systemu posłużono się ponad 30-letnim doświadczeniem Stanów Zjednoczonych w funkcjonowaniu systemów *no-fault*, obowiązujących obecnie oprócz systemów kompensacji opartych na systemie deliktowym. Artykuł definiuje systemy *no-fault*, przedstawia historię obowiązywania tych systemów w USA oraz przedstawia wnioski badania „The U.S. Experience with No-fault Automobile Insurance”. Badanie to porównuje empirycznie wybrane wartości makroekonomiczne związane z systemem kompensacji szkód w poszczególnych stanach, w których obowiązują różne systemy kompensacji szkód komunikacyjnych.

Słowa kluczowe: *no-fault*, kompensacja szkód komunikacyjnych, ubezpieczenia komunikacyjne, system kompensacji, wypadki samochodowe.

Summary: The publication refers to the previously unsolved postulate of conversion of the Polish tort compensation system to the *no-fault* system. This system is based solely on the occurrence of damage, rejecting the need to document the fault of the offender and his civil liability. This system has been evaluated on the ground of more than 30 years of the USA experience in the operation of *no-fault* systems. The article defines *no-fault* systems, presents the history of these systems in the USA and presents the conclusions of the U.S. research “Experience with *No-fault* Automobile Insurance”. This study compares empirically selected macroeconomic values associated with the compensation system in specific states of the USA.

Keywords: no-fault, motor accident, compensation, motor claim, motor insurance.

1. Wstęp

Kompensacja szkód komunikacyjnych z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych jest istotnym problemem poruszonym obecnie w polskiej literaturze ubezpieczeniowej. Autorzy licznych publikacji starają się wskazać kierunek zmian w systemie kompensacji opartym na odszkodowawczym prawie cywilnym, dążąc do wyeliminowania jego słabych stron. Możliwość zastosowania kompensacji warunkowanej tylko wystąpieniem szkody (system *no-fault*) zaproponowała K. Ludwichowska [2009, s. 115], wskazując, iż „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”. Mając na uwadze powyższą propozycję, należy przeanalizować doświadczenia innych państw stosujących system *no-fault* we własnym systemie prawnym i odpowiedzieć na pytanie, czy ich doświadczenia potwierdzają wzrost efektywności systemu kompensacji. Wśród krajów o rozwiniętym rynku ubezpieczeniowym stosującym proponowany system są Stany Zjednoczone. Układ federacyjny USA pozwala na ocenę funkcjonowania systemów *no-fault* z perspektywy poszczególnych stanów i daje możliwość ich porównania ze stanami, które stosują system oparty na systemie deliktowym. W USA każdy ze stanów autonomicznie decyduje o systemie kompensacji szkód będących wynikiem samochodowych wypadków komunikacyjnych. Jednocześnie funkcjonowanie w ramach jednego państwa i systemu prawa krajowego pozwala ograniczyć czynniki rzutujące na wynik porównania rozwiązań kompensacyjnych funkcjonujących w poszczególnych państwach federalnych. Artykuł oparto na badaniu „The U.S. Experience with No-fault Automobile Insurance”, które wykorzystuje metody prakseologiczne. Dzięki zastosowaniu wymienionych metod porównano nakłady z efektami w poszczególnych państwach federacyjnych, jak również koszty i korzyści danego systemu kompensacji szkód. Badanie stanowi podstawę weryfikacji historyczno-statystycznej 30-letnich doświadczeń USA w funkcjonowaniu systemów *no-fault* w kompensacji szkód wynikających z wypadków samochodowych.

2. Opis systemu *no-fault* i jego podział

System *no-fault* kładzie nacisk na funkcję kompensacyjną, nie ograniczając prawa do odszkodowania poszkodowanego w sytuacji udowodnienia zaniedbania lub winy wskazywanego sprawcy według obowiązujących przepisów o odpowiedzialności cywilnej. Zwolennicy tego systemu przewidywali całkowite zniesienie konwencjonalnego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, podobne jak to było w przypadku kompensacji wypadków przy pracy. Osoby poszkodowane w wypadku komunikacyjnym mogą uzyskać odszkodowanie z własnego ubezpieczenia bez potrzeby pozywania sprawcy. Pomimo, że podejście to zostało przyjęte w No-

wej Zelandii, Saskatchewan i Quebecu (Kanada) czy Izraelu, nie było przesądzone w USA. Zamiast tego, w Stanach Zjednoczonych system *no-fault* towarzyszy tradycyjnemu systemowi kompensacji, nie znosząc jednak odpowiedzialności deliktowej. Ograniczenia w dostępie do systemu tradycyjnego dotyczą nałożonych ograniczeń progowych (aby wystąpić z roszczeniem w ramach systemu deliktowego, szkoda musi przekroczyć próg pieniężny lub werbalny). Kompensacja szkód na osobie jest kluczowa dla systemu *no-fault*. Poszkodowany jest osobą ubezpieczoną, a przedmiotem chronionego ryzyka, niezależnie od winy sprawcy, są utracone dochody i koszty usług medycznych. Kompensacja nie obejmuje jednak zadośćuczynienia za ból, cierpienie, niepokoje emocjonalne i inne straty niemajątkowe, które to zadośćuczynienie przysługuje dopiero powyżej określonych limitów. Progi pieniężne są związane z wysokością szkody poniesionej przez ofiarę wypadku. W większości stanów progi są ustalone w ustawie. Werbalne progi wymagają określonego poziomu wagi doznanej szkody, która jest określona w ustawie i w orzecznictwie. Są one uważane za skuteczniejsze w rozgraniczeniu spraw, ponieważ są bardziej sztywne. Przy wyborze progu pieniężnego pojawia się problem zawyżania wartości szkody (np. odbieraniu większego zakresu opieki medycznej) oraz wzrostu kosztów leczenia (o ile limit nie jest nowelizowany). Roszczenie w ramach ubezpieczenia *no-fault* kierowane jest bezpośrednio do firmy ubezpieczeniowej w ramach limitów odpowiedzialności ubezpieczyciela. Podstawą funkcjonowania konwencjonalnego systemu *no-fault* (opartego na limitach progowych) są trzy założenia: ograniczenie możliwości pozwania w ramach systemu deliktowego, ograniczenie możliwości uzyskania zadośćuczynienia za szkodę niemajątkową oraz funkcjonowanie kompensacji w ramach ubezpieczenia *first party*, zastępujące tym samym prawo do pozwania sprawcy powstałej szkody. Wymienione czynniki mogą być względem siebie niezależne. Ponadto obowiązuje system *add-on coverage*, polegający na uzupełnieniu tradycyjnego systemu dodatkowym pokryciem ubezpieczeniowym osób poszkodowanych. Obowiązkowy system w wariantcie *add-on* obowiązuje kierowców do zakupu tego ubezpieczenia równoległe z tradycyjnym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej. W rozwiązaniu dobrowolnym stanowi tylko uzupełnienie rozwiązań dostępnych na rynku, będąc tym samym narzędziem przewagi konkurencyjnej wśród ubezpieczycieli. W tej wersji systemu *no-fault* nie występują ograniczenia w dostępie do sądowego dochodzenia roszczeń, w tym w ubieganiu się o zadośćuczynienie za straty niemajątkowe. Kentucky, New Jersey i Pensylwania wprowadziły możliwość wyboru między systemem *no-fault* (z ograniczonym prawem do uzyskania zadośćuczynienia) oraz klasycznym systemem deliktowym z prawem do pełnego odszkodowania. W Kentucky i New Jersey, w przypadku braku odrębnego oświadczenia poszkodowanego, systemem obowiązującym z mocy prawa jest system *no-fault*, natomiast w Pensylwanii domyślnie obowiązuje system deliktowy. Podsumowując: w odniesieniu do systemu *no-fault* występuje kilka odrębnych rozwiązań przyjmowanych jako alternatywne dla systemu deliktowego [Witt, Urrutia 1983].

1. **Pure no-fault** przewiduje rekompensatę za wszystkie obrażenia ciała wynikające z wypadków samochodowych, niezależnie od winy. W zamian za przyjęcie ochrony ubezpieczeniowej dla poszkodowanych, ofiara wypadku nie ma legitymacji procesowej do odwoływania się poprzez odpowiedzialność deliktową sprawcy. *Pure no-fault* znosi ocenę czynu i więzi pomiędzy sprawcą a poszkodowanym przy ustaleniu rekompensaty za uszkodzenie ciała wynikające z wypadku samochodowego. Zadośćuczynienie za doznany ból i cierpienia są eliminowane, aby zredukować koszty. Poszkodowany ma gwarancję pokrycia kosztów leczenia od swojego ubezpieczyciela. Polityczne wykonanie i powszechną ochronę musi gwarantować przymus ubezpieczenia.

2. **Modified no-fault plans** zapewnia ochronę ubezpieczeniową ofiar wypadków do określonego progu, do którego wina sprawcy nie ma znaczenia. Gdy próg ten zostanie osiągnięty, system ten zastępuje się klasycznym systemem deliktowym i może być wniesione roszczenie do sądu o odszkodowanie. Płatności za ból i cierpienie są zwykle ograniczone lub wyeliminowane poniżej określonego progu, upraszczając postępowanie w przypadkach najbardziej błahych szkód osobowych.

3. **Add-on no-fault** nie przewiduje zwolnienia z odpowiedzialności deliktowej. W istocie zapewnia dodatkową ochronę na zasadzie ubezpieczenia własnego. Z tego powodu jest określone przez niektórych krytyków jako „fałszywe *no-fault*”.

Tabela 1. Modele kompensacji szkód komunikacyjnych

Mechanizm kompensacji	Główne problemy	Mocne strony
System deliktowy bez nacisku na wysokość rekompensat	<ul style="list-style-type: none"> niedoszacowanie odszkodowań; potencjalna możliwość niedostatecznego efektu kompensacji; drogi i szeroko wykorzystywany system sądowego dochodzenia roszczeń 	<ul style="list-style-type: none"> zachęty bezpieczeństwa; efektywność rynku
System deliktowy z nastawieniem na pełną kompensację (ryzyko)	<ul style="list-style-type: none"> zastrzeżenia kontroli kosztów; niepotrzebne stosowany system sądowniczy 	<ul style="list-style-type: none"> zachęty bezpieczeństwa; odszkodowanie dla wszystkich ofiar wypadków
<i>Pure no-fault</i> z nastawieniem na pełną kompensację	<ul style="list-style-type: none"> hazard moralny zarówno <i>ex-ante</i>, jak i <i>ex-post</i>; kontrola kosztów i roszczeń; wzrost obaw 	<ul style="list-style-type: none"> odszkodowanie dla wszystkich
Częściowy <i>no-fault</i>	<ul style="list-style-type: none"> kwestie progowe; <i>ex-post moral hazard</i>; kontrola kosztów roszczeń 	<ul style="list-style-type: none"> odszkodowanie dla wszystkich; zachęty bezpieczeństwa (mniejsze niż w <i>pure no-fault</i>); efektywność rynku

Źródło: [Witt, Urrutia 1983].

W tabeli 1 przedstawiono główne korzyści oraz zauważalne problemy poszczególnych typów systemu *no-fault* odnoszące się do zachowania sprawcy i poszkodowanego, a także uwzględniające koszty systemowe.

3. Historia obowiązywania systemu *no-fault* w USA

W 2010 r. opublikowano w USA przeglądowy raport *The U.S. Experience with No-fault Automobile Insurance* [Anderson i in. 2010], dotyczący analizy i wniosków z ponad 30-letniego funkcjonowania systemu *no-fault* w USA. Raport wskazał podstawowe założenia, historię, a także badania empiryczne porównujące kolejne warianty, koszty i doświadczenia poszczególnych stanów. System *no-fault* był obietnicą szybszego, bardziej sprawiedliwego, mniej kontrowersyjnego i – w nadziei – mniej kosztownego systemu kompensacji szkód komunikacyjnych. Propozycję rozważenia kompensacji szkód bez uwzględnienia winy sprawcy szkody pojawiły się w rozważaniach naukowych w Ameryce Północnej na przełomie lat 20. i 30. XX w. Przez następnych 40 lat były przedmiotem licznych komentarzy, które zwracały uwagę na aktualne do dziś problemy i niedostatki systemu deliktowego: niedoszacowania rozmiaru szkód, opóźnień w kompensacji, przeszacowania drobnych uszczerbków, wysokich kosztów administracyjnych czy w końcu zachęt do nadużyć [Keeton, O'Connell 1965, s. 2–6]. Massachusetts jako pierwszy stan USA wprowadził w 1970 r. system *no-fault* do systemu kompensacji szkód komunikacyjnych [The 190th General Court...]. W latach 1971 i 1976 szesnaście kolejnych stanów przyjęło za obowiązkową jedną z form systemu *no-fault*. Dziewięć innych stanów wymagało zakupu lub załączenia do oferty ubezpieczenia obejmującego ochroną straty majątkowe, bez żadnych ograniczeń w prawie dostępu do systemu deliktowego. Wczesne empiryczne oceny *no-fault* były na ogół pozytywne i wydawało się prawdopodobne, że system ten zostanie przyjęty powszechnie. Zdaniem C.H. Brainarda i T.F. Fitzgeralda [1974], system *no-fault* traktowano jako instrument prawny zmierzający do ograniczenia zasady pełnego odszkodowania i wprowadzenia ekonomicznego, ustawowego limitu kompensacji, choć autorzy ci nie mieli wątpliwości, że system ten ma potencjał, aby zmniejszyć koszty w każdym aspekcie funkcjonowania rynku ubezpieczeniowego. Według przedstawionych przez nich danych funkcjonowanie systemu *no-fault* w pierwszym roku od jego wprowadzenia zmniejszyło koszty w stanie Massachusetts, choć nie potwierdzono tego efektu na Florydzie. Jednak już w latach 80. zauważono wzrost kosztów tego systemu, który był droższy niż jego deliktowy odpowiednik. Podczas gdy wartość szkody w systemie *no-fault* była w 1987 r. o 12% wyższa niż w ramach systemu deliktowego, to różnica ta powiększyła się na niekorzyść systemu *no-fault* do 73% w 2004 r. Mimo że w systemie *no-fault* zaobserwowano faktycznie niższy poziom kosztów sądowego systemu dochodzenia roszczeń i mniejszą sumę wypłacanych zadośćuczynień w latach 80. niż w systemie deliktowym, to jednak do 2007 r. porównanie tych systemów już nie wygląda tak korzystnie. Ciężar płatności przesunął się na stronę coraz większego

i droższego finansowania opieki medycznej dla osób poszkodowanych [Anderson i in. 2010]. Szczegółowe badania empiryczne przeprowadzone przez J.E. Johnsona, G.B. Flanigana i D.T. Winklera porównywały poszczególne stany USA z wysokim i niskim progiem systemu „pozadeliktowego”. Wyniki tych badań przemawiają kosztowo na korzyść stanów z niskim progiem kwotowym. Kiedy jednak rozpatrywano całkowity ogólny koszt odpowiedzialności za szkody na osobie, przewaga kosztowa systemu *no-fault* zanikła w ogóle. Porównanie systemów pozwoliło na stwierdzenie, że całkowite koszty związane ze szkodami osobowymi nie były w porównaniu do systemu tort niższe pod reżimem systemu *no-fault*. Wyciągnięto wnioski, że wzrost kosztów ubezpieczeń osobowych równoważy obniżenie kosztów kapitałowych obsługi systemu deliktowego. Obowiązkowy system *add-on*, w stosunku do nieograniczonej odpowiedzialności deliktowej, wydaje się najdroższym systemem, choć autorzy badań wskazują na ograniczone możliwości weryfikacji wyników i ryzyko otrzymania innych rezultatów w innym środowisku [Johnson i in. 1992]. System kompensacji *no-fault* nigdy nie został wprowadzony jako odpowiedź na konieczność tylko i wyłącznie redukcji kosztów. W rzeczywistości istotniejszy wydawał się czynnik adekwatności, sprawiedliwości i terminowości wypłaty odszkodowania. Niemniej jednak, w większości przypadków przyjęcie systemu zależy głównie od obietnicy zmniejszenia kosztów dla stanowych właścicieli polis. Pojawiły się głosy, że wpływ systemu kompensacyjnego *no-fault* na zmianę kosztów systemu nie może być postrzegany jako zmiana przypisu składki dla jednej linii produktów ubezpieczeniowych ani nie może być rozumiany jako zmiany w odszkodowaniach i świadczeniach wypłaconych lub w szkodowości samej w sobie. Przeciwnie, definicja kosztów musi obejmować zmiany świadczeń otrzymywanych przez poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych ze wszystkich polis i stanowić porównanie między tymi świadczeniami oraz poziomem składki wypłacanej dla wszystkich zawartych umów ubezpieczenia obejmujących wypadek poszkodowanego [Todd 1976]. Warto podkreślić ciekawą zależność. Jeżeli dany system kompensacji jest wydajny, wzrost składki za ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów skutkuje naciskami świadczeniodawców usług medycznych na promowanie wydajności, ale i oporem środowiska prawniczego, zniechęconego spadkiem zleceń i otrzymywanych wynagrodzeń po przyjęciu efektywnego prawodawstwa. Przy nieefektywnym systemie jest odwrotnie. Z jednej strony wzrost cen ubezpieczenia OC mógł prowadzić do uchwalenia systemu *no-fault* w wielu stanach USA, jednak po wzrostach składek z lat 80. nie odnotowano dodatkowej „fali” uchwał wprowadzających ten system kompensacji [Harrington 1994]. Spadek popularności systemów *no-fault*, zdaniem autorów raportu *The U.S. Experience with No-fault Automobile Insurance*, jest wynikiem niespodziewanie wysokich kosztów odszkodowań i przesunięcia debaty politycznej z próby wypracowania optymalnego systemu ubezpieczeń na wpływ tych wysokich kosztów na konsumentów. Dalsze badania są wskazane przez autorów raportu jako konieczne do oceny systemu *no-fault* i jego dalszych reform. Cztery stany USA uchylły system *no-fault* w latach

kacji terminów udzielanej pomocy względem przesłanek medycznych. W budżecie wykonawczym na lata 2014 i 2015 gubernator A. Cuomo przewidział wzmożone środki do kontroli świadczeniodawców uczestniczących w systemie kompensacji szkód komunikacyjnych *no-fault*. W maju 2013 r. w stanie Michigan wprowadził limit kwotowy w systemie kompensacyjnym określony na 1 000 000 \$, kończąc okres nieograniczonej kwotowo kompensacji szkód komunikacyjnych w systemie *no-fault*. Ubezpieczyciele w przypadku szkody komunikacyjnej przekraczającej kwotę pół miliona dolarów otrzymują zwrot z Michigan Catastrophic Claims Association. W 2014 r. do stowarzyszenia przekazano 13 000 rachunków medycznych. System w stanie Michigan okazał się drogi. W latach 2004–2012 średnia wartość szkody wzrosła o 81%. Od marca 2012 r. przestępstwa ubezpieczeniowe w tym stanie są zagrożone karą pozbawienia wolności do lat 10 oraz grzywną w wysokości 50 000 \$. W stanie New Jersey średnia wartość szkody zwiększyła się z 9911 \$ w 2001 r. do 16 211 \$ w 2013 r. [Insurance Information Institute 2014].

4. Empiryczne badania systemów kompensacji na podstawie raportu *The U.S. Experience with No-fault Automobile Insurance*

Doświadczenia z funkcjonowaniem systemu *no-fault* nie pozwalają już wiarygodnie przedstawiać argumentu o obniżeniu składek za ubezpieczenie komunikacyjne i kosztów wypłacanych odszkodowań. Zaczęły pojawiać się argumenty, że system ten w sposób niesprawiedliwy zwalnia niebezpiecznych kierowców z konsekwencji prowadzenia pojazdu stwarzającego zagrożenie. Zasadniczo dominujący wpływ kosztów w debacie powinien dziwić. Jednak, jak podano za O. Svensonem [1981] i H. Kunreutherem [1982], ludzie nie mają świadomości uczestnictwa w wypadku i nie myślą na co dzień o zdarzeniach, które mają małe prawdopodobieństwo wystąpienia. Badani wierzą, że są bezpieczniejsi niż inni kierowcy i prawdopodobnie nigdy nie będą uczestniczyć w wypadku, za który inny kierowca nie będzie ponosił winy. Skupiają się wyłącznie na tym, iż muszą opłacać składki. Inną kwestię, zdaniem J.M. Andersona i in. [2010], stanowi to, że wzrost kosztów postępowania sądowego, granice kompensacji szkód w systemie *no-fault* czy jego proporcjonalność są problemami mało doniosłymi politycznie, choć słabe zdolności poznawcze człowieka motywują polityczne interwencje na amerykańskim rynku ubezpieczeń zdrowotnych. Gdyby uznać, że argumentacja dotycząca kosztów konsumenckich zdominowała debatę o systemie *no-fault*, zdumiewająca byłaby ich wysokość. Zwolennicy wierzyli, że system ten, przez redukcję zadośćuczynień za szkody niemajątkowe i minimalizację kosztów transakcyjnych z nimi związanych, przyniesie wymierne korzyści. Składki ubezpieczeniowe płacone przez konsumentów odzwierciedlają liczne rezerwy i koszty ubezpieczyciela. Autorzy raportu podają za Insurance Information Institute wyniki badań z 2009 r., według których 30% składek stanowią

koszty szkód osobowych, 40% obsługa roszczeń majątkowych, a pozostałą część stanowią koszty operacyjne i zysk. Zatem odszkodowania obejmują główny składnik całkowitego kosztu ubezpieczenia komunikacyjnego w USA. W raporcie zbadano wzajemne korelacje pomiędzy wysokością składek a kosztami kompensacji pomiędzy latami 1980 i 2006. Kolejno w latach 1986, 1992, 1998 i 2002 przeprowadzono w imieniu Insurance Research Council badania ankietowe wśród osób poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych w celu uzyskania danych na temat składanych roszczeń, doznanych obrażeń i poniesionych kosztów leczenia (tab. 2). Ponadto RAND przeprowadził własne, szczegółowe badania osób poszkodowanych z lat 1986 i 1992 oraz 1998 i 2002, odpowiednio na próbach 7968 i 8043 respondentów, w celu porównania zmian w kompensacji na przełomie lat 90.

Tabela 2. Procent wypadków w których dokonano zgłoszenia szkody

Data badań	System tort	System <i>no-fault</i>	System <i>add-on</i>
1986 and 1992	87,0	87,8	88,8
1998 and 2002	81,4	82,4	83,2

Źródło: [Anderson, Heaton, Carroll 2010, s. 85].

Podsumowując dokonaną analizę, należy uznać, że w latach 1980–2006 koszt systemu rozumiany jako cena składek za ochronę ubezpieczeniową był wyższy w przypadku ubezpieczeń *no-fault* niż w przypadku ubezpieczenia OC w systemie deliktowym. Różnice składek utrzymują się po likwidacji szkód rzeczowych i wynikają m.in. z ogólnej inflacji częstości występowania wypadków w poszczególnych stanach. Okazało się też, że stany, które uchylły system *no-fault*, odnotowały, z punktu widzenia konsumentów, znaczny spadek ceny za ubezpieczenie komunikacyjne. Autorzy raportu *The U.S. Experience with No-fault Automobile Insurance* wskazują, że rozwiązanie kompensacyjne uniezależnione od winy w USA jest rozwiązaniem droższym niż jej „tradycyjny” deliktowy odpowiednik, włączając w ten wniosek stany z obowiązkowym wariantem *add-on*. Jak wskazano w raporcie, ilość roszczeń w porównaniu do liczby wypadków, pomimo różnych podstaw systemowych, nie różni się znacznie. Wyższy koszt ubezpieczeń *no-fault* nie jest więc wynikiem odrzucenia koncepcji winy jako warunku koniecznego do złożenia roszczenia.

Poziom składki za ubezpieczenie w poszczególnych systemach kompensacji to jednak tylko jedna z badanych przez autorów raportu zmienna. Uznając powyższe wyniki kosztowe należy jeszcze rozpatrzyć jeden dodatkowy aspekt systemowy: czy, z uwagi na fakt pokrycia ochroną ubezpieczeniową wszystkich zdarzeń komunikacyjnych, również tych, w których nie zawinił kierowca pojazdu, dochodzi do zauważalnego wzrostu ilości zgłaszanych roszczeń oraz czy ich konsekwencje (np. śmiertelność wypadków) wzrastają. Badania empiryczne publikowane dotąd dzielą się na dwie grupy – te wskazujące na związek między odrzuceniem systemu deliktowego a wzrostem śmiertelności wypadków komunikacyjnych oraz na drugą grupę, która nie potwierdza takiego związku (tab. 3).

Tabela 3. Wpływ system *no-fault* na śmiertelność wypadków

Autorzy badań i rok publikacji	Okres badania	Wynik badań empirycznych
Cohen, Dehejia (2004)	1970–1998	wzrost o 6%
Derrig, Segui-Gomez i in. (2002)	1983–1996	bez wpływu
Loughran (2001)	1977–1989	bez wpływu
Cummins, Phillips, Weiss (2001)	1968–1994	wzrost o 13%
Sloan, Reilly, Schenzler (1994)	1982–1990	wzrost o 5% u dorosłych
Zador, Lund (1986)	1967–1980	bez wpływu
Kochanowski, Young (1985)	1975–1977	bez wpływu
Landes (1982)	1967–1976	wzrost w przedziale 2–15%

Źródło: [Anderson, Heaton, Carroll 2010, s. 81].

Raport *The U.S. Experience with No-fault Automobile Insurance* rozstrzyga i potwierdza jednoznacznie jeden z podstawowych argumentów za wprowadzeniem systemu *no-fault* – terminowość rozpatrywania roszczeń. W terminie 3 miesięcy od zgłoszenia w systemie deliktowym rozpatrywano ok. $\frac{1}{4}$ zgłoszonych roszczeń, natomiast w systemie *no-fault* rozpatrzono $\frac{1}{2}$ roszczeń (tab. 4). Badany wskaźnik nie został zróżnicowany względem rozmiaru doznanych obrażeń. Jeśli oba systemy różnią się rozmiarem doznanej szkody, poniższe wyniki mogą być tego odzwierciedleniem.

Tabela 4. Odsetek roszczeń rozpatrzonych w terminie 3 miesięcy od zgłoszenia

Data badań	System tort		System <i>no-fault</i>		System <i>add-on</i>	
	1st-Party	3rd-Party	1st-Party	3rd-Party	1st-Party	3rd-Party
1986 i 1992	57,3	25,0	55,0	28,5	62,8	27,2
1998 i 2002	44,7	20,3	43,9	25,7	43,1	18,6

Źródło: [Anderson, Heaton, Carroll 2010, s. 90].

Pomimo znacznej różnicy w terminie wypłat odszkodowań, satysfakcja konsumenta nie jest już tak widoczna i proporcjonalna. Satysfakcję z systemu kompensacji porównano ankietowo wg skali Likerta, badając zadowolenie z kwoty wypłaconego odszkodowania oraz terminu likwidacji szkody z perspektywy konsumentów danego typu ubezpieczeń (tab. 5). Pomimo niewielkich różnic, wyniki raportu przemawiają nieznacznie na korzyść systemów *no-fault*.

Tabela 5. Zadowolenie z systemu likwidacji szkód

Data badań	System tort		System <i>no-fault</i>		System <i>add-on</i>	
	kwota odszkodowania	tempo likwidacji	kwota odszkodowania	tempo likwidacji	kwota odszkodowania	tempo likwidacji
1986 i 1992	69,4	b.d.	71,4	b.d.	70,3	b.d.
1998 i 2002	62,6	92,2	64,2	96,1	63,4	91,6

Źródło: [Anderson, Heaton, Carroll 2010, s. 90].

We wszystkich trzech systemach osiągnięto podobny stopień zwrotu. W systemach *no-fault* i *add-on* konsumenci zgłaszali jednak nieco wyższy poziom otrzymanego zwrotu sięgającego 5–8% (tab. 6) ogólnej kwoty wydatków na leczenie. W stosunku do średniej wielkości roszczenia wynoszącego 3000 dolarów w 2002 r., różnica ta stanowiła wypłatę średnio wyższą o 150 dolarów na jedno roszczenie. Pomimo tego, konsumenci nie odczuwali większego poziomu kompensacji, co zdaniem autorów raportu może być wynikiem większych oczekiwań wobec własnego ubezpieczyciela. Co najważniejsze dla podjętych rozważań, nie ma dokładnego i wyraźnego dowodu, że systemy uniezależniające wypłatę odszkodowania za wypadki drogowe zapewniają pełną kompensację roszczeń i doznanych szkód.

Tabela 6. Procentowy stopień kompensacji strat uzyskany w danym systemie

Data badań	System tort	System <i>no-fault</i>	System <i>add-on</i>
1986 i 1992	80,4	87,9	79,8
1998 i 2002	79,7	85,7	79,0

Źródło: [Anderson, Heaton, Carroll, 2010, s. 87].

W ocenie autorów raportu koszty odszkodowań generalnie okazały się wyższe niż w systemie deliktowym, w dużej mierze w wyniku znacznie wyższych kosztów medycznych, przez co system *no-fault* stracił część argumentów przemawiających za jego utrzymaniem. Autorzy podkreślają jednak, że za wcześniej jest, by oceniać zasadność jego wprowadzenia. Doświadczenia niektórych stanów, np. Pensylwanii, wskazują, że system ten nadal ma spory potencjał w kontroli kosztów. Autorzy raportu wyciągają wniosek, iż wybór systemu kompensacji szkód jest decyzją polityczną, która powstaje na podstawie słuszności. Porównanie kosztów jest tylko jednym z argumentów.

5. Wnioski

Każda decyzja o zmianach powinna opierać się na kompleksowej ocenie korzyści i wad różnych systemów. Przede wszystkim należy mieć na uwadze, że w polskim systemie prawnym ekonomiczne efekty wprowadzenia dodatkowego lub zamiennego systemu pozadeliktowego mogą być inne niż te zaobserwowane w USA. Zmiany systemu kompensacji szkód komunikacyjnych powinny być efektywne. D. Maśniak [2010, s. 155], analizując pojęcie efektywnej alokacji dóbr, określa jako grupę odniesienia w przypadku OC posiadaczy pojazdów mechanicznych wszystkie podmioty stosunku ubezpieczenia, zarówno świadczące ochronę ubezpieczeniową, jak i z niej korzystające. Prawo efektywne ekonomicznie powinno prowadzić do ekonomicznie efektywnej alokacji dóbr. Zarówno podmioty tworzące prawo, jak i z niego korzystające, powinny kierować się rachunkiem ekonomicznym dotyczącym kosztów podjęcia określonych decyzji. W rzeczywistości społecznej i prawnej, zdaniem au-

torki, poszukiwanie argumentów na potwierdzenie „ekonomicznej efektywności” powinno determinować zachowania wszystkich uczestników obrotu prawnego, wyznaczając jednocześnie kryteria dla efektywnego działania organów tworzących prawo i to prawo stosujących. Ostatnie dziesięciolecia XX w. przyniosły w prawie cywilnym daleko idącą ochronę poszkodowanego. Obejmuje ona coraz większy zakres dóbr i interesów, a zwłaszcza szkody na osobie i na coraz liczniejszych, tworzonych przez orzecznictwo i doktrynę, dobrach osobistych, łącznie z kompensacją szkody niemajątkowej. Szczególną rolę w tym procesie odgrywa od dawna prawo czynów niedozwolonych, które zmierza do rozszerzenia zakresu ochrony odszkodowawczej poszkodowanego. Głoszona teza o winie jako naczelnym zasadzie odpowiedzialności z tytułu czynów niedozwolonych traci znaczenie, choć nadal dominuje, jeśli chodzi o odpowiedzialność za czyn własny [Nesterowicz, Wałachowska 2011, s. 34, 41]. Odpowiedzialność za wypadki samochodowe jest tego wyraźnym przykładem, nieuchronnie zmierzającym do odpowiedzialności absolutnej lub kompensacji gwarancyjno-repartycyjnej. Jak słusznie wskazuje J. Kuźmicka-Sulikowska [2011, s. 472], nie powinny toczyć się wokół sporów powielających funkcjonujące już w doktrynie poglądy dotyczące tego, na jakiej zasadzie oparty jest dany przepis prawa z zakresu odpowiedzialności. Istotnym problemem jest odpowiedź na pytanie, czy rozwiązanie przyjęte przez ustawodawcę jest właściwe i dobrze uzasadnione, czy też przestało spełniać oczekiwania i nie rozwiązuje problemów aktualnego życia społecznego i gospodarczego. Na obecną chwilę postulat dotyczący wprowadzenia systemu kompensacji szkód komunikacyjnych *no-fault* wymaga pogłębionych badań i wyraźnego wskazania korzyści i zagrożeń wynikających z jego funkcjonowania, co jest szczególnie trudne, gdyż na gruncie kontynentalnego prawa odszkodowawczego, w tym polskiego, nie mamy takich doświadczeń. Zmiana na rynku ubezpieczeniowym w kierunku *no-fault* spowoduje transformację systemu kompensacji. To, co dotychczas wiemy o szkodach komunikacyjnych, straci pewną wartość i wpłynie na działalność ubezpieczeniową. Uczestnicy rynku staną przed koniecznością wypracowania nowych procedur wiążących się z nieznanymi dotąd problemami. Być może z tego względu zmiany w kierunku zastąpienia kompensacji systemem gwarancyjno-repartycyjnym, jakim jest *no-fault*, powinny być stopniowe, początkowo zmierzające do określenia statusu i praw osoby poszkodowanej, tak aby nie podważać zaufania do rynku ubezpieczeniowego.

Literatura

- Allstate Insurance Company, 2017, *What Is No-fault Insurance (Aka Personal Injury Protection Or PIP Insurance)?*, <https://www.allstate.com/tools-and-resources/car-insurance/nofault-insurance-cover.aspx> [dostęp: 20.11.2017]
- Anderson J.M., Heaton P., Carroll S.J., 2010, *The U.S. Experience with No-fault Automobile Insurance. A Retrospective*, Santa Monica.

- Brainard C.H., Fitzgerald J.F., 1974, *First-year cost results under no-fault automobile insurance: A comparison of the Florida and Massachusetts experience*, The Journal of Risk and Insurance, vol. 41, no. 1, s. 25–39.
- Harrington S.E., 1994, *State decisions to limit tort liability: An empirical analysis of no-fault automobile insurance*, The Journal of Risk and Insurance, vol. 61, no. 2, s. 276–294.
- Insurance Information Institute, 2014, *No-fault Auto Insurance*, <https://www.iii.org/article/background-on-no-fault-auto-insurance> (16.03.2015).
- Johnson J.E., Winkler D.T., Flanigan G.B., 1992, *Cost implications of no-fault automobile insurance*, The Journal of Risk and Insurance, vol. 59, no. 1, s. 116–123.
- Keeton R.E., O’Connell J., 1965, *Basic Protection for the Traffic Victim: A blueprint for reforming automobile insurance*, Toronto.
- Kunreuther H., 1982, *The economics of protection against low probability events*, [w:] Ungson G.R., Braunstein D. (red.), *Decision Making: An Interdisciplinary Inquiry*, Kent Publishing Company, Boston, s. 195–209.
- Kuźmicka-Sulikowska J., 2011, *Zasady odpowiedzialności deliktowej w świetle nowych tendencji w ustawodawstwie polskim*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa.
- Ludwichowska K., 2009, *Optymalizacja systemu kompensacji szkód komunikacyjnych*, Wiadomości Ubezpieczeniowe, nr 3/2009, s. 115–129.
- Maśniak D., 2010, *Transgraniczny system ochrony ofiar wypadków drogowych*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa.
- Nesterowicz M., Wałachowska M., 2011, *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przy leczeniu w związku z nowym pozasądowym systemem kompensacji szkód medycznych*, [w:] Kowalewski E., *Kompensacja szkód wynikłych ze zdarzeń medycznych*, TNOiK, Toruń.
- Svenson O., 1981, *Are we all less risky and more skillful than our fellow drivers?*, Acta Psychologica, vol. 47, no. 2, s. 143–148.
- The 190th General Court of Commonwealth of Massachusetts, General Laws, Part I, Title XIV, Chapter 90, Section 34: *Disposition of fees*, <https://malegislature.gov/Laws/GeneralLaws/PartI/TitleXIV/Chapter90/Section34> (10.03.2018).
- Todd J.D., 1976, *The costing of no-fault automobile*, The Journal of Risk and Insurance, vol. 43, no. 3, s. 431–443.
- Witt R.C., Urrutia J., 1983, *A comparative economic analysis of tort liability and no-fault compensation systems in automobile insurance*, The Journal of Risk and Insurance, vol. 50, no. 4, s. 631–669.