

SZKODY OSOBOWE KOMPENSOWANE Z UBEZPIECZENIA KOMUNIKACYJNEGO OC

Analiza rynku

pod redakcją **ILONY KWIECIEŃ**

ISBN: 978-83-7561-197-7

format 165/235, oprawa miękka

liczba stron: 296

cena: 49,90 zł

**Patronat: PZU S.A., Geneva Association,
Gazeta Ubezpieczeniowa**



Publikacja prezentuje aktualne tendencje w obszarze szkód na osobie, kompensowanych w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Autorzy analizują istniejące regulacje prawne i uwarunkowania systemowe oraz ekonomiczne aspekty problemu, dynamikę i strukturę szkód, procesy likwidacji szkody, implikacje dla gospodarki finansowej zakładów ubezpieczeń. Wiele uwagi poświęcają szkodom wyrządzonym przez nieznanych lub nieubezpieczonych kierujących, instytucji zadośćuczynienia oraz roli doradców odszkodowawczych. Przedstawiają tendencje w zakresie szkód osobowych kompensowanych z ubezpieczenia komunikacyjnego OC na rynku europejskim. Książka stanowi przyczynek do dyskusji o kierunkach rozwoju i konsekwencjach różnych rozwiązań z jednej strony dla rynku ubezpieczeń komunikacyjnych, a z drugiej dla funkcjonowania obowiązkowego ubezpieczenia OC jako źródła kompensacji szkód powstałych w związku ze zdarzeniami na drogach.

Ubezpieczenia stają się coraz ważniejszą częścią polskiej gospodarki, która odrabia wieloletnie zaniechania w tym zakresie. Tworząc obecnie ponad 1% PKB, dają zatrudnienie już blisko 150 tys. osób. Ich istnienie ma podstawowe znaczenie dla normalnego funkcjonowania przedsiębiorstw. Ubezpieczenia chronią m.in. ich zasoby oraz podnoszą poziom bezpieczeństwa obrotu rynkowego, tym samym wpływając na ich wartość rynkową. Efektywne użycie ubezpieczeń w programach zarządzania ryzykiem wymaga dysponowania coraz większymi umiejętnościami i kompetencjami. Wychodząc naprzeciw tym potrzebom, uruchomiliśmy serię wydawniczą po nazwą „Współczesne Ubezpieczenia”, która dostarcza m.in. specjalistycznej wiedzy niezbędnej do efektywnego wykorzystywania ubezpieczeń jako instrumentu zarządzania przedsiębiorstwem.

– Prof. dr hab. Jan Monkiewicz
Przewodniczący Komitetu Redakcyjnego serii

Spis treści

Wstęp	9
-------------	---

Rozdział 1

Koszty wypadków drogowych i systemy kompensacji szkód

komunikacyjnych	13
1.1. Koszty wypadków drogowych	13
1.1.1. Klasyfikacja kosztów	13
1.1.2. Koszty środków bezpieczeństwa ruchu drogowego	15
1.1.3. Koszt szkód na mieniu	16
1.1.4. Koszty administracyjne	18
1.1.5. Koszty szkód na osobie	20
1.1.6. Wycena kosztów wypadków drogowych	22
1.1.7. Klasyfikacja szkód na osobie – baza danych	25
1.2. Systemy kompensacji szkód komunikacyjnych	29
1.2.1. Kompensacja szkód komunikacyjnych w Europie – system „deliktowy”	29
1.2.2. Bezpośrednia likwidacja szkód jako sposób na ulepszenie systemu „deliktowego”	35
1.2.3. Systemy <i>no-fault</i>	36
1.2.4. Uwagi końcowe	39

Rozdział 2

Zakres kompensacji szkód osobowych w krajach UE

2.1. Kompensacja utraconych dochodów	41
2.2. Kompensacja kosztów leczenia/pogrzebu	44
2.3. Kompensacja szkód niemajątkowych/„kosztów ludzkich”	45
2.4. Długotrwałe skutki wypadków drogowych	51
2.5. Różne kryteria ustalania wysokości świadczeń odszkodowawczych	55
2.6. Źródła finansowania kosztów wypadków drogowych a obowiązujące systemy kompensacji szkód	57
2.7. Swoboda orzecznicza sądów	61

Rozdział 3

Uwarunkowania systemu kompensacji z ubezpieczenia

komunikacyjnego OC w Polsce	69
3.1. System kompensacji – wprowadzenie	69
3.2. Czynniki techniczne związane ze źródłem podstawowym szkód, czyli ruchem pojazdów	71

3.3. Czynniki ekonomiczne związane z kosztami generowanymi w konsekwencji powstania szkód osobowych w wypadkach komunikacyjnych	76
3.4. Czynniki prawne – regulacje i tendencje w orzecznictwie	78
3.4.1. Zasady odpowiedzialności	78
3.4.2. Zakres roszczeń – podstawy kodeksowe	84
3.4.3. Uwagi końcowe	112

Rozdział 4

Ramy systemowe związane z dochodzeniem roszczeń	115
4.1. Dochodzenie roszczeń za szkody osobowe – regulacje	115
4.2. Koszty związane z dochodzeniem roszczenia	121
4.3. Systemy rozstrzygania sporów	124
4.3.1. Polubowne rozstrzyganie sporów	127
4.3.2. Droga sądowa	132
4.3.3. Pozwy zbiorowe	135
4.3.4. Pełnomocnicy i firmy doradcze	137
4.4. Czynniki społeczne i kulturowe	138
4.5. Nadzór nad zakładami ubezpieczeń	141
4.6. Inne czynniki sektorowe	142

Rozdział 5

Kompensacja szkód osobowych z ubezpieczenia komunikacyjnego OC w Polsce i w wybranych krajach

– analiza ekonomiczna	145
5.1. Wprowadzenie	145
5.2. Szkody osobowe tytułu OC komunikacyjnego – obraz ogólny	147
5.3. Szkody osobowe – wartość średniego odszkodowania	149
5.4. Dystrybucja szkód według ilości i wartości	152
5.5. Rola szkód największych	154
5.6. Składowe wypłat szkód osobowych	155
5.6.1. Zadośćuczynienie za krzywdę	156
5.6.2. Zwrot poniesionych kosztów leczenia	157
5.6.3. Świadczenia rentowe	158
5.6.4. Zadośćuczynienie dla najbliższych członków rodziny zmarłego	159
5.6.5. Odszkodowanie z tytułu znacznego pogorszenia się sytuacji życiowej członków rodziny zmarłego	160
5.7. Wysokość odszkodowań w praktyce rynkowej wybranych krajów – analiza modelowa	161
5.7.1. Zadośćuczynienie za krzywdę	162
5.7.2. Zwrot kosztów opieki medycznej	162
5.7.3. Utracone zarobki	163
5.8. Czas trwania postępowań odszkodowawczych	164
5.9. Sądy w procesie likwidacji szkód	166
5.10. Uwagi końcowe	167

Rozdział 6**Kompensacja szkód osobowych wywołanych przez kierowców**

nieubezpieczonych i nieznanych	169
6.1. Wprowadzenie	169
6.2. Szkody ogółem w obsłudze UFG w latach 2006–2010 – ujęcie ilościowe	172
6.2.1. Szkody zarejestrowane przez UFG	172
6.2.2. Decyzje w zakresie szkód zarejestrowanych przez UFG	174
6.2.3. Szkody otwarte na koniec każdego roku	176
6.3. Szkody ogółem w obsłudze UFG w latach 2006–2010 – ujęcie wartościowe	178
6.4. Analiza dynamiki średniego odszkodowania i świadczenia w latach 2006–2010	187
6.5. Uwagi końcowe	189

Rozdział 7**Zadośćuczynienie za krzywdę w konsekwencji szkody na osobie****– analiza polskiego rynku**

7.1. Zadośćuczynienie na rzecz osób poszkodowanych z art. 445 § 1 k.c.	191
7.1.1. Podstawowe cechy	191
7.1.2. Określanie wysokości zadośćuczynienia (tzw. miarkowanie)	192
7.2. Zadośćuczynienie na rzecz najbliższych członków rodziny z art. 446 § 4 k.c. .	197
7.2.3. Podstawowe cechy	197
7.2.4. Określanie wysokości zadośćuczynienia (tzw. miarkowanie)	198
7.3. Przyszłość instytucji zadośćuczynienia na rzecz osób poszkodowanych z art. 445 § 1 k.c. oraz zadośćuczynienia na rzecz najbliższych członków rodziny z art. 446 § 4 k.c.	207

Rozdział 8**Dochodzenie roszczeń za szkody na osobie z perspektywy****doradców i pełnomocników**

8.1. Rynek usług doradztwa i pośrednictwa w zakresie dochodzenia roszczeń	211
8.1.1. Polska	211
8.1.2. Wielka Brytania	213
8.1.3. Holandia	216
8.1.4. Inne kraje	217
8.2. Rola doradcy odszkodowawczego w procesie likwidacji szkody osobowej	219
8.2.1. Prawo do informacji o przysługującym odszkodowaniu	219
8.2.2. Prawo do niezwłocznego uzyskania odszkodowania	221
8.2.3. Prawo do uzyskania pełnego odszkodowania	225
8.3. Szkody osobowe a sądownictwo – z perspektywy doświadczeń pełnomocnika poszkodowanego	228
8.3.1. Sądowe dochodzenie roszczeń – stan obecny	228
8.3.2. Wybrane problemy sądowego dochodzenia roszczeń	230
8.3.3. Orzecznictwo Sadu Najwyższego oraz sądów powszechnych	233

Rozdział 9

Szkody osobowe z ubezpieczenia komunikacyjnego OC

a gospodarka finansowa ubezpieczycieli	237
9.1. Obszary gospodarki finansowej zakładów ubezpieczeń wrażliwe na zmiany ...	237
9.1.1. Underwriting, modelowanie ryzyka i kalkulacja składek ubezpieczeniowych	238
9.1.2. Różnicowanie składek	241
9.1.3. Rezerwy techniczno-ubezpieczeniowe	243
9.1.4. Symulacja rent	247
9.1.5. Przykład symulacji renty	247
9.1.6. Problem dużych szkód	252
9.2. Analiza wyników działalności zakładów ubezpieczeń	253
9.2.1. Trendy w zakresie składek i odszkodowań	254
9.2.2. Szkodowość i rentowność ubezpieczeń komunikacyjnych	255
9.2.3. Koszty działalności ubezpieczeniowej	257
9.2.4. Reasekuracja	259
9.3. Uwagi końcowe	262

Rozdział 10

Kompensacja szkód z wypadków drogowych o charakterze

transgranicznym	263
10.1. Dochodzenie roszczeń ofiar wypadków drogowych spowodowanych ruchem pojazdu zarejestrowanego za granicą	263
10.1.1. Procedura dochodzenia roszczeń – ogniwa systemu	263
10.1.2. Roszczenia zaspokajane przez biuro narodowe kraju macierzystego poszkodowanego	264
10.1.3. Roszczenia zwrotne biura narodowego kraju macierzystego poszkodowanego	265
10.2. Dochodzenie roszczeń ofiar zagranicznych wypadków drogowych	266
10.2.1. Procedura dochodzenia roszczeń – ogniwa systemu	266
10.2.2. Roszczenia zaspokajane przez reprezentantów ds. roszczeń	268
10.2.3. Podstawy odpowiedzialności i funkcje organu odszkodowawczego	272
10.2.4. Regres organu odszkodowawczego kraju macierzystego poszkodowanego do organu odszkodowawczego państwa rejestracji pojazdu sprawcy szkody	276
10.3. Zakres i charakter prawny współpracy pomiędzy ośrodkami informacji	278
10.4. Kompensacja szkód z perspektywy Polskiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych	279
10.4.1. Funkcje biura narodowego	279
10.4.2. Funkcje organu odszkodowawczego	283
Bibliografia	291

13.2. The Direct Settlement Agreement.....	196
13.3. Conclusion	198
<i>Streszczenie. System bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych w Grecji</i>	<i>200</i>
14. Direct Claims Settlement System in Third-Party	
Motor Insurance in Russia (<i>Evgeny Vasiliev</i>)	203
14.1. Introduction	203
14.2. The Agreement on Direct Compensation of Losses	203
14.3. Financial Guarantees	204
14.4. Operation of the System	205
14.5. Conclusion	206
<i>Streszczenie. System bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych w Rosji</i>	<i>208</i>
15. Bezpośrednia likwidacja szkód – aspekty prawnoporównawcze	
(<i>Marek Monkiewicz</i>)	211
15.1. Uwagi wprowadzające	211
15.2. Systemy bezpośredniej likwidacji szkód w wybranych państwach – porównanie rozwiązań	213
15.3. Uwagi końcowe	222
<i>Summary. Comparative Analysis of Direct Claims Settlement Schemes</i>	<i>224</i>
16. Kilka uwag o aspektach prawnych wprowadzania „bepośredniej” likwidacji szkód w Polsce	
(<i>Justyna Orlicka, Marcin Orlicki</i>)	225
16.1. Uwagi ogólne.....	225
16.2. Uwagi terminologiczne.....	225
16.3. Nowe prawo czy porozumienie ubezpieczycieli?.....	226
16.4. Fundamentalny warunek: prawo wyboru sposobu likwidacji szkody	227
16.5. Prawo do sądu	228
16.6. Rozliczenia ubezpieczycieli: regres w wysokości rzeczywiście wypłaconych odszkodowań czy ryczałt?	229

16.7. Bezpośrednia likwidacja szkód a prawo konkurencji	229
<i>Summary. A Few Remarks on the Legal Implications of Introducing "Direct" Claims Settlement in Poland</i>	233
17. O doktrynalnych założeniach produktu ubezpieczeniowego i algorytmu likwidacji szkody (<i>Romuald Holly</i>)	235
17.1. Likwidacja szkód w praktyce ubezpieczeniowej – problem techniczno-proceduralny czy doktrynalno-legislacyjny	235
17.2. Likwidacja szkód – wedle reguł prawa czy wolnego rynku?	238
17.3. Konsekwencje likwidacji uproszczonej	240
17.4. Likwidacja szkody w świetle ubezpieczeniowej doktryny	242
17.5. Likwidacja szkody w algorytmie na umowę usługi ubezpieczenia	246
<i>Summary. On Doctrinal Assumptions Concerning Insurance Products and the Algorithm for Loss Adjustment</i>	248
18. Consumer Motor Insurance Disputes in the United Kingdom (<i>Peter Hinchliffe</i>)	249
18.1. Background in the United Kingdom	249
18.2. The Financial Ombudsman Service Motor Insurance Workload... ..	250
18.3. Resolving Disputes.....	251
18.4. Valuation of Cars That Have Been Written Off.....	252
18.5. Third Party Disputes over the Valuation of Cars	253
18.6. Repairs	253
18.7. Our Approach to Disputes over the Quality of Repairs, Spares etc	254
18.8. Independent Motor Experts.....	255
18.9. Other Problems in the United Kingdom in Consumer Motor Insurance Disputes.....	255
18.10. Conclusion	257
<i>Streszczenie. Spory konsumenckie dotyczące ubezpieczeń komunikacyjnych w Wielkiej Brytanii</i>	258

1.

Koszty wypadków drogowych i systemy kompensacji szkód komunikacyjnych

Dorota Maśniak (pkt 1.1)

Katarzyna Ludwichowska (pkt 1.2)

Wypadki w ruchu drogowym generują szkody zarówno w sektorze publicznym, w wymiarze społeczno-ekonomicznym, ponoszone przez społeczeństwo jako całość, jak i w sferze interesów partykularnych, dotyczących podmiotów indywidualnych, poszkodowanych bezpośrednio lub pośrednio w konsekwencji wypadku.

W niniejszym rozdziale omówione zostały dwa zagadnienia:

- koszty wypadków drogowych, z uwzględnieniem specyfiki kosztów powstałych w konsekwencji szkód osobowych, oraz
- rozwiązania, jakie funkcjonują w różnych krajach w zakresie systemów kompensacji szkód indywidualnych.

1.1. Koszty wypadków drogowych

1.1.1. Klasyfikacja kosztów

Ryzyko nakłada na jednostkę koszty, których nie poniosłaby w świecie pewności, zwane w teorii ekonomii **kosztami ryzyka**. Składają się na nie *koszty strat*, stanowiących konsekwencje realizacji ryzyka – zniszczenie, uszkodzenie mienia, utrata życia, uszczerbek na zdrowiu, koszty zastępstwa sądowego. Drugi rodzaj kosztów ryzyka to *koszty własnej niepewności*. W przypadku, gdy nie dochodzi do powstania strat, ryzyko i niepewność mogą generować koszty. Nawet jeśli dany uczestnik ruchu drogowego nie był uczestnikiem wypadku drogowego, to ryzyko wypadku powoduje strach, bezsenne noce i w szczególności ponoszony koszt ubezpieczenia – obowiązkowego OC posiadacza pojazdu, ale też autocasco, NNW kierującego

pojazdem i pasażerów czy assistance. Koszty niepewności określane są niekiedy mianem *kosztów zmartwienia* lub *trwogi*¹.

Dla szacowania potencjalnych konsekwencji finansowych fundamentalne znaczenie ma podział na koszty bezpośrednie i pośrednie. **Koszt bezpośredni** to koszt związany z widomymi skutkami realizacji zagrożenia. Takim kosztem jest koszt naprawy uszkodzonego samochodu na skutek zderzenia pojazdów. **Koszt pośredni** stanowi konsekwencję finansową szkody stanowiącej następstwo wypadku będącego skutkiem ryzyka, odnoszącą się do jej dalszych następstw. Taki charakter mają dochody utracone przez poszkodowanego, ale też przez państwo na skutek braku wpływów z tytułu podatków dochodowych. Konsekwencją wypadków drogowych są obecnie coraz częściej poważne obrażenia (a nie śmierć), które obciążają zasoby budżetowe, prowadząc do ograniczeń po stronie dochodowej, i fundusze publiczne (w Polsce zarządzane przez Zakład Ubezpieczeń Społecznych, na którym ciąży obowiązek wypłaty należnych świadczeń rentowych oraz zasiłków²). Koszty pośrednie obciążać mogą również publiczne środki gromadzone na szczeblu samorządowym, stanowiąc finansową konsekwencję pomocy społecznej (zasiłki wypłacane za pośrednictwem ośrodków pomocy społecznej). Trudniej dostrzegalne koszty pośrednie najczęściej przewyższają koszty bezpośrednie³.

W teorii ekonomii wyróżnia się koszty zewnętrzne i wewnętrzne wypadków drogowych. Przez **koszty zewnętrzne** rozumiemy koszty powodowane przez indywidualnych uczestników ruchu drogowego, a ponoszone przez społeczeństwo jako całość. **Koszty wewnętrzne/prywatne** to koszty rekompensowane w ramach ochrony ubezpieczeniowej. Poziom takich kosztów zależy w dużym stopniu od systemu ubezpieczeń przyjętego w danym państwie⁴. Istotna jest również granica między prywatnymi i publicznymi ubezpieczeniami, wpływająca na kształt systemu ubezpieczeń zdrowotnych.

Wszystkie powyższe klasyfikacje odnoszą się do kosztu rozumianego jako konsekwencje finansowe wypadku. Należy mieć jednak na uwadze, że globalne spojrzenie na koszty wypadku – w skali kraju lub szerzej UE – wymaga objęcia tą kategorią, obok komponentów kosztów wypadku drogowego *ex post*, również koszty środków bezpieczeństwa ruchu drogowego poniesione w celu zapobiegania powsta-

¹ Por. A.H. Willet, *The Economic Theory of Risk and Insurance*, The University of Pennsylvania Press, Philadelphia 1951.

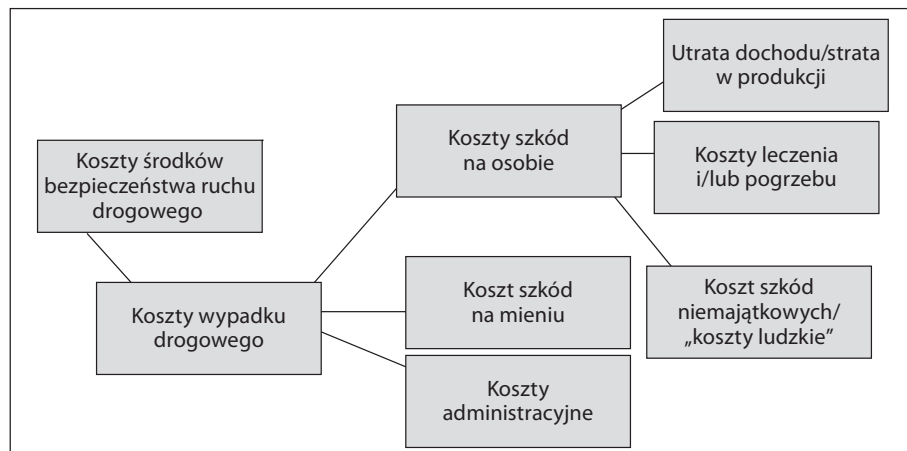
² J. Jończyk, *Prawo zabezpieczenia społecznego*, Zakamycze, Kraków 2006, T. Sowiński, *Finanse ubezpieczeń emerytalnych*, Wolters Kluwer, Warszawa 2009, s. 116 i nast.

³ Por. C.A. Williams, M.L. Smith, P.C. Young, *Zarządzanie ryzykiem a ubezpieczenia*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2002, s. 88–89.

⁴ B. Pawłowska, *Doświadczenia europejskie w zakresie metodologii szacowania kosztów zewnętrznych wypadków drogowych*, w: *Badania bezpieczeństwa transportu – czas na integrację*, R. Krystek (red.), GAMBIT, Gdańsk 2008, s. 217 i 219–220.

niu wypadku. Koszty środków bezpieczeństwa stanowią przeciwwagę dla kosztu następstw wypadku drogowego.

Rysunek 1. Struktura kosztów wypadku drogowego



Źródło: Opracowanie własne.

1.1.2. Koszty środków bezpieczeństwa ruchu drogowego

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.

Wydatki publiczne przeznaczone wyraźnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego, to przede wszystkim wydatki na roboty naprawcze, takie jak likwidacja niebezpiecznych miejsc, a nieprzeznaczone na środki prewencyjne. W krajach o niskich dochodach rzadkością są odrębne budżety (fundusze) gromadzące środki przeznaczone na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Główne źródła przychodów funduszy obejmują generalne wpływy z podatków przychodowych, szczególnie opłaty nakładane na użytkowników dróg (zwykle mandaty drogowe), opłaty dodane do składek ubezpieczeniowych. 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 miejsc, które są zwykle finansowane z zasobów szczególnego funduszu bezpieczeństwa ru-

chu drogowego w krajach rozwiniętych (tzw. starej piętnastki). Większość z tych działań jest finansowana przez sektor publiczny, chociaż prywatny sektor może finansować takie usługi, jak szkolenie kierowców i testowanie pojazdów⁵.

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 jedną z determinant 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 kupowanego 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 czy trasy.

1.1.3. Koszt szkód na mieniu

Następstwem każdego wypadku mogą być szkody w pojazdach, arterii drogowej, wyposażeniu i mieniu przewożonym przez pojazd. Najistotniejszą część szkód majątkowych stanowią szkody w pojazdach. Szkody w innym mieniu z ekonomicznego punktu widzenia mają marginalny charakter. W przypadku wypadków skutkujących poważnymi szkodami osobowymi (śmierć, poważne obrażenia ciała) i jednocześnie szkodami na mieniu, koszt tych ostatnich jest niewielki w porównaniu do strat wydajności gospodarki czy tzw. „kosztów ludzkich”. Szkody na mieniu stanowią jednak najczęstszą formę następstw wypadków i dlatego skumulowane koszty szkód na mieniu mogą mieć największy udział w ogólnych kosztach wypadków drogowych, liczonych w skali kraju. Główne źródła informacji na ich temat to: zakłady ubezpieczeń, właściciele flot pojazdów, warsztaty naprawcze, ankiety właścicieli pojazdów. Problem polega na tym, że informacje pochodzące z podstawowego źródła informacji, jakim są dane zakładów ubezpieczeń różnią się od danych zebranych z pozostałych źródeł. Nie są również klasyfikowane w taki sam sposób, jak robią to służby policyjne, opracowując własne statystyki⁶.

⁵ Wielka Brytania jako jedyne państwo może się poszczycić precyzyjnymi badaniami w zakresie szacowania wydatków ponoszonych na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Szczegółowe badania wykazały, że 57% całkowitych wydatków na bezpieczeństwo ruchu drogowego jest tam ponoszonych przez sektor prywatny (na przykład szkolenie i egzaminowanie kierowców oraz kontrolne badania pojazdów). Większość publicznych środków jest przeznaczana na służby ratownicze i medyczne (50%) i na policję (27%). Pozostałe 33% wydatków publicznych na bezpieczeństwo ruchu drogowego obejmuje wydatki ministra transportu, krajowych agencji drogowych i władz lokalnych. Por. *Valuation of the Benefits of Prevention of Road Accidents and Casualties*, Highways Economics Note No. 1 2005, Department for Transport, 2007, January.

⁶ Zob. *Guidelines for Estimating the Cost of Road Crashes in Developing Countries*, Report for the UK Department for International Development, TRL, Babbie Ross Silcock, London 2003, May, s. 12–15.

Większość kosztów związanych ze szkodami na mieniu jest rekompensowana we wszystkich państwach UE, jednakże nie wszystkie, np. koszty wygody nie zawsze są brane pod uwagę. W odniesieniu do szkód na mieniu każde państwo ma własny system określania wartości mienia. Niektóre modele samochodów, zakupione w tym samym roku, będą prawdopodobnie opiewać na różne wartości w dwóch różnych krajach członkowskich, ponieważ ich ceny nie są jednakowe. Współczynniki starzenia są również różne, jednakże różnice mogą nie być tak znaczne, jak występujące w odniesieniu do szkód osobowych. Rekompensata z tytułu utraty mienia ograniczona jest do wartości utraconego mienia. Obok utraty pojazdu w rachubę wchodzi utrata rzeczy osobistych – ubrań i innych akcesoriów. W większości państw członkowskich rekompensata z tego tytułu wymaga udowodnienia pozostawiania rzeczy w pojeździe w momencie wypadku.

Zachęcamy do lektury!