

Dorota Maśniak

Uniwersytet Gdański

EKONOMICZNA ANALIZA PRAWA OBOWIĄZKOWYCH UBEZPIECZEŃ KOMUNIKACYJNYCH JAKO METODA ZWIĘKSZENIA SKUTECZNOŚCI ROZWIĄZAŃ PRAWNYCH – ROZWAŻANIA TEORETYCZNE

Streszczenie: Efektywne prawo musi być skuteczne, czyli musi zadziałać w jakiejś rzeczywistej przestrzeni społeczno-ekonomicznej. W odniesieniu do prawa ubezpieczeń komunikacyjnych taką przestrzenią będą, z jednej strony, realia rynku ubezpieczeń komunikacyjnych, z drugiej ruch drogowy i sytuacja społeczno-ekonomiczna jego uczestników. Ekonomiczna analiza prawa zajmuje się badaniem prawa za pomocą narzędzi ekonomicznych. Skuteczność systemu ochrony ofiar wypadków drogowych opartego przede wszystkim na ubezpieczeniach wymaga wykorzystania teorii kosztów. Istotne jest również ekonomiczne uzasadnienie interwencji publicznej, realistyczna analiza instytucji ubezpieczeniowych i quasi-ubezpieczeniowych oraz uwzględnienie roli orzecznictwa w systemie podejmowania decyzji.

Słowa kluczowe: ubezpieczenie komercyjne, prawo ubezpieczeń, ekonomiczna analiza prawna.

1. Wstęp

Krytycy ekonomicznej analizy prawa podnoszą argument, że nie należy oceniać prawa z punktu widzenia efektywności ekonomicznej, efektywne prawo bowiem nie zawsze jest prawem sprawiedliwym – stawiają sprawiedliwość jako przeciwwagę dla efektywności. Odpierając te zarzuty, należy podkreślić, że ekonomia nie jest w stanie odpowiedzieć na pytanie, co jest sprawiedliwe. Ma natomiast wiele do powiedzenia na temat możliwości osiągnięcia sprawiedliwego podziału przy uwzględnieniu ograniczonego charakteru zasobów. W doktrynie ekonomicznej analizy prawa można się spotkać z poglądem sprowadzającym sprawiedliwość do efektywności, wychodzącym z założenia, że w świecie ograniczonych zasobów niemoralne jest ich marnotrawienie. Celem prawodawcy jest zatem minimalizacja tych strat co najmniej w takim stopniu, aby nie kłóciło się to z realizacją innych celów prawa [Posner 2007].

Jesteśmy świadkami daleko idącej harmonizacji prawa obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w skali Unii Europejskiej, o czym świadczą kolejne dy-

rektywy. Narzucają one państwu członkowskiemu rozwiązania nakierowane bezpośrednio na poprawę losu poszkodowanych w wypadkach drogowych. Gdy wszystkie działania podporządkowane są powyższemu celowi, rodzi się pytanie o koszt społeczny wprowadzanych rozwiązań, uwzględnienie interesów stron umowy stanowiącej podstawę roszczeń i o rolę ekonomii w procesie tworzenia i stosowania prawa ubezpieczeń komunikacyjnych. W odniesieniu do ubezpieczeń stanowiących kategorię ekonomiczno-prawną te powiązania szczególnie zyskują na znaczeniu. Niniejszy artykuł ma stanowić teoretyczną podstawę do udzielenia odpowiedzi na te pytania.

2. Koncepcje ekonomicznej analizy prawa a prawo ubezpieczeń komunikacyjnych

Podstawowym twierdzeniem przedstawicieli pierwszej fali Law & Economics było, że prawa zależą od warunków ekonomicznych i społecznych. U podstaw ekonomicznej analizy prawa leżą koncepcje, z których za najważniejsze uważa się teorię racjonalnego wyboru i twierdzenie Coase'a, którego elementarną część stanowią koszty transakcyjne¹ [*Encyclopedia of Law...* 2000].

W nieformalnym rozumieniu wybór uznaje się za racjonalny, gdy jest zamierzony i spójny, czyli podejmujący wcześniej go przemyślał i może uzasadnić, że środki mające służyć do osiągnięcia określonych celów zostały dobrane rozsądnie z punktu widzenia osiągnięcia tych celów [Nozick 1993]. Nieformalne rozumienie odnosi się do wyboru dokonywanego przez szeroko rozumianego konsumenta o przechodnich preferencjach, który ma na celu realizację własnych interesów polegającą na maksymalizacji własnego bogactwa w ujęciu pieniężnym [Ulen 1998]. W odniesieniu do prawa model racjonalnego wyboru wykorzystywany jest do opisu i przewidywania wyboru między normami prawnymi. Wychodząc z założenia, że określonym normom prawnym można przypisać pewne „ceny”, które muszą być poniesione przez osoby zachowujące się zgodnie z regułami wynikającymi z tych norm, można oczekiwać, że bodźce tworzone przez prawo będą miały wpływ na działanie racjonalnych podmiotów podejmujących wybory. Prawodawcy za pomocą norm prawnych mogą skłaniać członków społeczeństwa do zachowań pozwalających na osiągnięcie pożądaných społecznie celów.

Wyniki empiryczne wskazują na odstępstwa od modelu zachowań opartego na teorii racjonalnego wyboru. Część doktryny zwraca jednak uwagę na zbieżność istnienia odstępstw z prawdopodobieństwem poniesionych strat, wykazując, że im wyższe straty może ponieść jednostka, tym bardziej racjonalne jest jej zachowanie.

¹ Nie są to jedyne koncepcje. Obok nich teoretycy wyróżniają efekt posiadania (*endowment effect*), dobra publiczne i klubowe (*public and club goods*), sieciowe efekty zewnętrzne (*network externalities*), historycznie uwarunkowaną trajektorię rozwoju, tzw. zależność od ścieżki (*path dependence*), sankcje pozaprawne (*non-legal sanctions*) oraz błąd prawny (*legal error*).

Można też doszukać się w nich wskazówki, w jaki sposób zmienić obowiązujące prawo, aby zapewnić pełniejszą ochronę osobom ponoszącym straty, bez względu na to, czy spełniają założenia dotyczące racjonalności, czy ich nie spełniają [Schaefer, Ott 2004].

Podejście do badania bodźców ma charakter badania *ex ante* w przeciwieństwie do optymalizacji kosztów transakcyjnych, która jest badaniem *ex post*. W pierwszym chodzi o ocenę prawa z punktu widzenia generowania odpowiednich bodźców, w drugim o określanie pożądaných struktur organizacji i zarządzania dla poszczególnych rodzajów transakcji. Optymalizacja kosztów nie zawsze oznacza ich minimalizację. Poszukiwanie optimum przy ocenie rozwiązań instytucjonalnych wymaga analizy wszystkich rodzajów korzyści i kosztów występujących w danej sytuacji, w tym kosztów transakcyjnych, przez które rozumiemy koszty, które muszą zostać poniesione, aby doprowadzić transakcję do skutku. Do takich kosztów zalicza się koszty poszukiwania informacji (o potencjalnym ubezpieczającym czy przedmiocie ubezpieczenia), koszty negocjacji poprzedzające zawarcie umowy ubezpieczenia i koszty związane z koniecznością zapewnienia przestrzegania reguł transakcji przez drugą stronę i nakładania sankcji w razie ich nieprzestrzegania (opłaty karne w związku z niespełnieniem obowiązku ubezpieczenia OC komunikacyjnego). Optymalizacja oznacza często osiągnięcie pewnych pożądaných stanów przy poniesieniu najniższych kosztów. Minimalizacja kosztów jednakże winna być uwarunkowana jakością projektowanej instytucji. Koszty transakcyjne należy minimalizować przy zapewnieniu określonego poziomu projektowanych instytucji.

3. Kryteria efektywności prawa ubezpieczeń komunikacyjnych

Podstawowy problem dotyczy efektywności prawa. Sprawę komplikuje ustalenie zakresu pojęciowego efektywności, skuteczności i sprawiedliwości. Przedstawiciele nauk prawnych często utożsamiają pojęcie efektywności z pojęciem skuteczności w osiągnięciu celu, który został wyznaczony przez ustawodawcę w konkretnym przypadku. Przedstawiciele ekonomicznej analizy prawa zwracają uwagę na ograniczenia takiego spojrzenia. Podejście takie bowiem nie przesądza o ogólnym celu, jaki powinien być realizowany przez prawo [Analiza ekonomiczna... 2007]. Inaczej rozumieją efektywność ekonomiści, odwołując się do wartości wytwarzanej przez społeczeństwo w ramach ograniczonych zasobów. Przy założeniu, że prawo jest ważnym elementem determinującym podział zasobów pomiędzy podmiotami, powinno się ono przyczyniać do maksymalnej satysfakcji indywidualnych preferencji.

Kryteria efektywności pozwalają przejść od preferencji jednostek do oceny efektywności. Rozwiązania prawne dotyczące ubezpieczeń można uznać za efektywne w sensie Pareta, gdy prowadzą do poprawy sytuacji co najmniej jednego podmiotu, na który wywiera ono wpływ, nie pogarszając jednocześnie sytuacji żadnego z nich. Istotnym ograniczeniem kryterium efektywności Pareta do norm prawa ubezpieczeń komunikacyjnych jest powszechny obowiązkowy charakter ubezpieczeń OC posia-

daczy pojazdów mechanicznych, które stanowią trzon systemu ochrony ofiar wypadków drogowych. Podstawą do spełnienia kryterium Pareta jest wymóg, by każdy z członków społeczeństwa wyrażał zgodę na wprowadzenie rozwiązania prawnego w sposób wyraźny lub dorozumiany. Podstawy do spełnienia kryterium Pareta w wersji dla zbiorowości stworzył M. Buchanan, podkreślając jednakże, że „efektywna” jest umowa, której strony działają z własnej (nieprzymuszonej) woli i oczekują poprawy swojej sytuacji w następstwie zawarcia umowy w stosunku do stanu sprzed zawarcia umowy² [Metelska-Szaniawska 2005]. Zastosował on kryterium Pareta do reguł i procedur prowadzących do wyników, a nie do samych wyników.

Kolejne pytanie dotyczy oceny efektywności rozwiązań prawnych wynikających z unijnego prawa ubezpieczeń komunikacyjnych w sensie Kaldora-Hicksa. Na przykład: czy korzyści z wprowadzenia systemu dochodzenia roszczeń z tytułu wypadków drogowych dla podmiotów, na które rozwiązania wywierają wpływ (poszkodowani, sprawcy, ubezpieczyciele, instytucje gwarancyjne, biura narodowe itp.), przewyższają wiążące się z tym koszty? Efektywność w sensie Kaldora-Hicksa może spowodować pogorszenie sytuacji niektórych jednostek, ale przyjmuje się, że jednostki, które odczuły poprawę, mogłyby dokonać kompensaty na rzecz jednostek, które straciły w związku z wprowadzoną zmianą. W tym kontekście rodzi się pytanie: czy rozszerzanie zakresu odpowiedzialności funduszy gwarancyjnych prowadzące do zapewnienia pełnej ochrony ubezpieczeniowej jest rozwiązaniem efektywnym, przy założeniu, że ich działalność finansowana jest zasadniczo z wpłat ubezpieczycieli? Obciążenie funduszu obowiązkiem naprawy szkód na mieniu, stanowiących następstwo wypadku spowodowanego ruchem pojazdu niezidentyfikowanego, wiąże się ze wzrostem kosztów i potrzebą dodatkowych funduszy. Efektywność w rozumieniu Kaldora-Hicksa jest zgodna z maksymalizacją bogactwa, ponieważ zmiany, które spełniają to kryterium, nieodwrotnie prowadzą do zwiększenia bogactwa rozumianego jako różnica pomiędzy kosztami a korzyściami. Czy sytuacja materialna zaspokojonych ofiar wypadków polepszy się na tyle, że jako zobowiązani do zapłaty składki ubezpieczający będą mogli zrekompensować zmniejszenie bogactwa ubezpieczycieli, którzy stracili z powodu zwiększenia obciążeń na rzecz Funduszu³? Barię stosowania wprost kryterium Kaldora-Hicksa do systemu ochrony ofiar wypadków drogowych, którego trzon stanowią ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, jest wymóg konsensualności, polegającej na konieczności wyrażenia zgody na zmianę przez jednostki, które na niej tracą.

Kontynuator myśli Pareta oraz Kaldora i Hicksa – J. Rawls, w przeciwieństwie do swoich poprzedników, zakładał, że społeczeństwa stanowią skomplikowane sieci

² W późniejszych badaniach Buchanan zmienił zdanie, stwierdzając, że do legitymizacji reguł wystarczy hipotetyczna zgoda wydedukowana przez ekonomistę.

³ Kryterium efektywności Kaldora-Hicksa wydaje się bardziej odpowiednie do oceny efektywności rozwiązań prawnych dotyczących ubezpieczeń komunikacyjnych niż kryterium efektywności Pareta, którego zdaniem rozwiązanie prawne jest efektywne, gdy prowadzi do poprawy sytuacji co najmniej jednego podmiotu, na który wywiera ono wpływ, nie pogarszając jednocześnie sytuacji żadnego innego.

interakcji poszczególnych jednostek. Zaproponował interakcję dwóch zasad. Pierwsza z nich – zasada sprawiedliwości – wymaga równości i wolności wszystkich uczestników, którzy jej się podporządkowują w sytuacji nieznajomości swojej przyszłej pozycji majątkowej, społecznej i swoich innych możliwości [Olszewski, Zmierczak 1994]. Druga z zasad, tzw. zasada maksimum, dopuszcza istnienie nierówności społecznych i ekonomicznych jedynie wtedy, gdy są one najkorzystniejsze dla najmniej uprzywilejowanych. Ograniczając badanie do ruchu drogowego, za taką grupę uznamy pieszych i rowerzystów. Problem stanowi jednak znalezienie obiektywnego kryterium dokonywania interpersonalnych porównań użyteczności i oceny malejącej krańcowej użyteczności. Pojawia się pytanie, czy system prawny, a ściślej system ubezpieczeniowy, może stanowić instrument redystrybucji. W porównaniu z systemem podatkowym, za pomocą którego dokonuje się „hurtowych” realokacji dobrobytu, wydaje się on instrumentem bardzo kosztownym [Kaplow, Shavell 1994].

4. Prawo ubezpieczeń komunikacyjnych w świetle osiągnięć współczesnych szkół ekonomicznej analizy prawa

Jeden z głównych przedstawicieli tzw. szkoły chicagowskiej, R.A. Posner, postawił tezę, że cechą reguł *common law* jest ich dążenie do osiągnięcia efektywności. Celem ich jest bowiem odstraszenie – kreują bodźce indywidualne w taki sposób, aby liczba sporów była optymalna ze społecznego punktu widzenia. Zakładał, że sędziowie wążą relatywne koszty sporu dla stron, określając, w jaki sposób optymalnie kształtować przyszłe zachowania. Jako reprezentant tzw. podejścia pozytywnego, Posner opowiadał się za systemem prawa dopuszczającym maksymalną swobodę jednostki, o ile nie próbuje ona naruszyć równowagi rynku, prowadząc do wystąpienia szkody. Przedstawiciele chicagowskiej szkoły sceptycznie odnoszą się do interwencji regulacyjnej władz, twierdząc, że nie przynosi ona zazwyczaj skutku w postaci zwiększenia bogactwa społeczeństwa.

Jednakże w ostatnich latach doszło do powstania „nowej” szkoły chicagowskiej, którą charakteryzuje zainteresowanie badaczy istotą norm społecznych. Jej przedstawiciele koncentrują się na badaniu zależności pomiędzy prawem, normami społecznymi i innymi czynnikami wpływającymi na zachowanie ludzkie. W przeciwieństwie do starej szkoły chicagowskiej interwencję rządu uważa się za pożądaną, ponieważ normy społeczne wpływają na zachowanie ludzi [Mercuro, Medema 2006]. Takie spojrzenie wydaje się bardziej odpowiednie w odniesieniu do rozwiązań prawnych kształtujących system ochrony ofiar wypadków drogowych. Osiągnięcie podstawowego celu, jakim jest zagwarantowanie pełnej ochrony ofiar wypadków drogowych, wymaga zaangażowania państwa zarówno na etapie prewencji, jak i kompensacji szkód komunikacyjnych. Społeczna ranga problemu zapewnienia bezpieczeństwa drogowego, związana z wagą zagrożenia, jaką stanowią wypadki drogowe, wymusza regulacje wpływające na zachowanie uczestników ruchu drogo-

wego z jednej strony i tworzenie odpowiednich gwarancji po stronie poszkodowanego. Wysokie ryzyko wypadku drogowego nie pozwala opowiedzieć się za maksymalną swobodą uczestników ruchu drogowego i ich ubezpieczycieli.

Kierunki podejścia normatywnego odnoszącego się do prawa deliktowego wytyczył G. Calabresi. Wskazał, że celem każdego systemu prawnego odnoszącego się do wypadków jest obniżenie trzech rodzajów kosztów: pierwszorzędnych (bezpośrednich kosztów wypadków, np. utrata życia, szkoda na mieniu), drugorzędnych (kosztów związanych z niedostatecznym wynagradzaniem strat osobom poszkodowanym) oraz trzeciorzędnych (kosztów administrowania systemem). Obniżanie sumy tych trzech rodzajów kosztów może być osiągane za pomocą dwóch metod (uzupełniających się wzajemnie): ogólne odstraszenie i szczególne odstraszenie. Pierwsza metoda prowadzi do obciążenia kosztami wypadku sprawcy wypadku. Koszty są obniżane dzięki zachęcaniu do ostrożnego zachowania. Ze względu na cechy konkretnego sprawcy metody tej nie można uznać za optymalną. Sprawca może być np. obojętny wobec potencjalnego nałożenia na niego kosztów wypadku z uwagi na niewypłacalność. Druga metoda uzupełnia pierwszą, wpływając bezpośrednio na zachowania grożące powstaniem wypadku, np. zakaz jazdy pod wpływem alkoholu [Calabresi 1970].

Calabresi dostrzega inne, obok efektywności, cele, które miałyby być spełniane przez prawo, takie jak redystrybucja czy alokacja ryzyka. Docenia rolę zmian normatywnych, podobnie jak przedstawiciele szkoły New Heaven, zwracający uwagę na niedoskonałości mechanizmów rynkowych, które powinny być niwelowane przez interwencję państwa opartą na analizie kosztów i korzyści. Stąd docenianie roli instytucji publicznych i sądów w nowoczesnym systemie podejmowania decyzji [Mercurio, Medema 2006]. Takie myślenie jest zbieżne z celami powołania do życia transgranicznego systemu dochodzenia roszczeń dotyczących wypadków drogowych opartego na jednolitych instytucjach o charakterze publicznym i prywatnym, uzupełniających ochronę ubezpieczeniową zapewnioną przez uczestników rynku ubezpieczeniowego. Choć świadczona podmiotom prywatnym i przez podmioty prywatne, jest to ochrona przymusowa, w tym rozumieniu, że swoboda ubezpieczycieli, jak i ubezpieczających jest ograniczona przez interwencję państwa w postaci narzucenia obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC.

Postrzeganie interwencji władzy jako recepty na niesprawności rynku jest możliwe przy założeniu, że władza publiczna działa bezstronnie w interesie ogółu, interweniując tam, gdzie siły rynkowe i inne mechanizmy społeczne prowadzą do wyników niekorzystnych z punktu widzenia ogółu. Natomiast władza jest wynikiem walki politycznej i zamiast dobrem ogółu może się kierować w praktyce własnym interesem. Takie założenie leży u podstaw funkcjonalnego podejścia w ramach ekonomicznej analizy prawa, które wyrasta z teorii wyboru publicznego. W przeciwieństwie do przedstawicieli podejścia pozytywnego i normatywnego, przedstawiciele podejścia funkcjonalnego nie skupiają się na ocenie kosztów i korzyści poszczegól-

nych rozwiązań, ale na bodźcach leżących u podstaw struktury prawnej (społecznej), z której wynikają konkretne rozwiązania prawne.

W określaniu roli narzędzi ekonomicznych w tworzeniu i stosowaniu prawa ubezpieczeniowego ważne jest założenie, że system ekonomiczny jest częścią większego systemu społecznego. Jeśli ubezpieczenia komunikacyjne OC stanowią najpowszechniejszy rodzaj tzw. ubezpieczeń gospodarczych, rozważania na ich temat powinny uwzględniać zarówno czynniki ekonomiczne, jak i wpływające na nie czynniki innego rodzaju, w tym system prawny. Współzależności między władzą a gospodarką podkreślają szczególnie przedstawiciele instytucjonalnej ekonomicznej analizy prawa. Perspektywa instytucjonalna integruje nauki społeczne, łączy ekonomię, prawo, nauki polityczne, socjologię, służąc zrozumieniu instytucji życia społecznego, politycznego i gospodarczego [Klein 2000].

5. Podsumowanie

Powyższe rozważania stanowią próbę odniesienia dorobku myśli przedstawicieli ekonomicznej analizy prawa do rozwiązań dotyczących ubezpieczeniowej ochrony uczestników ruchu drogowego, której trzon stanowią powszechne ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Osiągnięcie głównego celu stawianego sobie przez prawodawcę w tym zakresie, jakim jest pełna ochrona ofiar wypadków drogowych, powinno uwzględniać efektywność wprowadzanych rozwiązań, ich wpływ nie tylko na poszkodowanych, ale też na podmioty, na których spoczywa finansowy ciężar kompensacji szkód.

W warunkach gospodarki rynkowej niezbędne i wyjątkowe ingerencje władzy publicznej usprawiedliwia się ochroną „dobra wspólnego” akceptowanego i kontrolowanego przez większość społeczeństwa. Wprowadzenie powszechnych ubezpieczeń obowiązkowych jest szczególnym rodzajem tego interwencjonizmu w dziedzinie ubezpieczeń. Interes publiczny stanowi uzasadnienie wkroczenia państwa w życie społeczno-gospodarcze, rozwijania określonych rodzajów ubezpieczeń [Kucharski 1998]. Skala wypadków drogowych, zagrożenie, jakie stwarza ruch pojazdów dla ludzi i ich mienia stanowiły uzasadnienie dla interwencjonizmu państwa, o czym świadczy też system jednolitych instytucji ułatwiających dochodzenie roszczeń przez ofiary wypadków drogowych. Dochodzi do przerzucenia kosztów na ubezpieczających i w jakimś sensie ubezpieczycieli. Problem społeczny, jakim jest wzrastające zagrożenie na drogach, rozwiązywany jest przy dużym udziale ubezpieczycieli. Trudno się nie zgodzić z postawioną w doktrynie tezą, określającą obowiązek ubezpieczenia jako skuteczne narzędzie przymusu w ręku państwa w walce ze stratami ekonomicznymi i zagrożeniami. Jest to swego rodzaju przerzucenie lub rozłożenie ciężaru odpowiedzialności [Wieteska 2006].

Literatura

- Analiza ekonomiczna w zastosowaniach prawniczych*, red. J. Stelmach, M. Soniewicka, Wolters Kluwer, Warszawa 2007.
- Calabresi G., *The Cost of Accidents: A Legal and Economic Analysis*, Yale University Press, New Haven 1970.
- Encyclopedia of Law and Economics*, B. Bouckaert, G. De Geest (ed.), Edward Elgar, Cheltenham 2000.
- Kaplow L., Shavell S., *Why the legal system is less efficient than the income tax in redistributing income*, "Journal of Legal Studies" 1994, vol. 23.
- Klein P.G., *New Institutional Economics*, [w:] *Encyclopedia of Law and Economics*, B. Bouckaert, G. De Geest (ed.), Edward Elgar, Cheltenham 2000.
- Kucharski S., *Obowiązek w ubezpieczeniach*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 1998, nr 3, 4.
- Mercuro N., Medema S.G., *Economics and the Law. From Posner to Post-Modernism*, Princeton University Press, Princeton 2006.
- Metelska-Szaniawska K., *Ekonomia konstytucyjna – ekonomia polityczna ładu gospodarczego*, [w:] *Teoria wyboru publicznego. Wstęp do ekonomicznej analizy polityki i funkcjonowania sfery publicznej*, red. J. Wilkin, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2005.
- Nozick R., *The Nature of Rationality*, Princeton University Press, Princeton 1993.
- Olszewski H., Zmierczak M., *Historia doktryn politycznych i prawnych*, Ars boni et aequi, Poznań 1994.
- Posner R.A., *Economic Analysis of Law*, Aspen Law & Business, New York 2007.
- Schaefer H.B., Ott C., *The Economic Analysis of Civil Law*, Edward Elgar, Cheltenham-Northampton 2004.
- Ulen T., *The growing pains of behavioral law and economics*, "Vanderbilt Law Review", 1998, vol. 51.
- Wieteska S., *Instytucja obowiązku w ubezpieczeniach odpowiedzialności cywilnej majątkowo-osobowych*, [w:] *Ubezpieczenia*, red. S. Wieteska, UMCS, Lublin 2006.

ECONOMIC ANALYSIS OF THE LAW OF OBLIGATORY MOTOR INSURANCE AS A METHOD OF INCREASING THE EFFECTIVENESS OF LEGAL SOLUTIONS – THEORETICAL CONSIDERATIONS

Summary: Law must be effective, which means it must act in a real socio-economic sphere. With regard to the law of motor insurance this sphere will consist of realities of motor insurance market on the one hand, and the volume of traffic as well as the socio-economic situation of its participants on the other. To put it briefly, the economic analysis of the law investigates the law using economic tools. Every legal system pertaining to accidents, notably road accidents, aims at lowering three kinds of costs: first, which means the cost of accidents, such as the loss of life, damage to property; second, which means those connected with insufficient compensation for victims and third, which means the cost of system administration. Another important issue is the economic justification of public intervention, a realistic analysis of insurance institutions as well as quasi-insurance ones and taking into consideration the role of jurisdiction in the decision-making system.