

Ewa Wycinka

Uniwersytet Gdański

e-mail: ewa.wycinka@ug.edu.pl

ORCID: 0000-0002-5237-3488

SPRAWCY ZDARZEŃ DROGOWYCH BEZ UPRAWNIENÍ DO KIEROWANIA POJAZDAMI A REGRES UBEZPIECZENIOWY

UNLICENSED PERPETRATORS OF ROAD INCIDENTS AND THE INSURANCE SUBROGATION

DOI: 10.15611/pn.2018.541.25

JEL Classification: G22, R41, A14

Streszczenie: Kierujący bez uprawnień stwarzają znaczne zagrożenie w ruchu drogowym. W razie spowodowania przez nich zdarzenia drogowego zakłady ubezpieczeń są zobowiązane do wypłaty odszkodowań z tytułu obowiązkowych ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, ale mają prawo do regresu ubezpieczeniowego. Skuteczność regresu zależy od sytuacji majątkowej sprawców zdarzeń drogowych. Celem niniejszego badania jest analiza cech demograficzno-ekonomicznych sprawców zdarzeń drogowych w Polsce, którzy nie mają uprawnień do prowadzenia pojazdu. W artykule przedstawiono przegląd przeprowadzonych w innych państwach badań dotyczących sprawców kierujących bez uprawnień. Na podstawie danych z Diagnozy Społecznej przeprowadzono analizę struktury kierujących pojazdami w Polsce. Za pomocą ryzyka względnego porównano sprawców zdarzeń drogowych, biorąc pod uwagę ich wybrane cechy, posiadających uprawnienia z populacją wszystkich kierowców w Polsce oraz sprawców bez uprawnień ze sprawcami posiadającymi uprawnienia.

Słowa kluczowe: ubezpieczenia obowiązkowe, wypadki drogowe, brak prawa jazdy, ryzyko względne.

Summary: Unlicensed drivers create a significant threat for the road safety. Insurers are obliged to compensate indemnities even if a car driver does not have a driving licence. However, in such a case, insurers can use an insurance subrogation against these drivers to refund costs of indemnities. The efficacy of subrogation depends on a financial condition of the unlicensed perpetrators of road incidences. The aim of this study is to analyse demographic and economic features of unlicensed perpetrators of traffic incidences. First, the paper presents literature review of the research on unlicensed perpetrators of road incidents in different countries. Second, the data from the “Social Diagnosis” are applied to identify attributes of unlicensed perpetrators of road accidents in Poland. Subsequently, this group of drivers is compared with licensed perpetrators and finally with the population of all drivers in Poland.

Keywords: obligatory liability insurance, road accidents, unlicensed drivers, relative risk ratio.

1. Wstęp

W 2017 roku policja odnotowała w Polsce 32 760 wypadków drogowych i 436 469 kolizji. Ponad 86% wypadków miało miejsce z winy kierujących [Wypadki drogowe ... 2018]. W takich sytuacjach zakłady ubezpieczeń zobowiązane są do wypłaty odszkodowania z tytułu obowiązkowych ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Jeżeli kierujący, który spowodował kolizję lub wypadek, nie posiada uprawnień do kierowania pojazdem, to zakład ubezpieczeń po wypłacie odszkodowania ma prawo do regresu ubezpieczeniowego wobec kierującego.

Liczba kierujących pojazdami, którzy nigdy nie uzyskali odpowiednich uprawnień lub je utracili, jest trudna do zidentyfikowania ze względu na brak odpowiednich rejestrów. Rocznie policja identyfikuje w czasie kontroli drogowych nawet ponad 40 tys. kierujących uczestniczących w zdarzeniach drogowych bez uprawnień [Mitkow i in. 2016]. Łączna liczba kierujących pojazdami bez uprawnień jest nieznana i może być wielokrotnie wyższa, gdyż wielu z kierujących nigdy nie jest kontrolowanych.

Dla zakładów ubezpieczeń ważna jest wiedza nie tylko o skali tego zjawiska, ale przede wszystkim o charakterystyce demograficzno-ekonomicznej grupy kierowców bez uprawnień powodujących zdarzenia drogowe, gdyż wiedza ta może wpłynąć na skuteczność późniejszych postępowań regresowych. Celem niniejszego artykułu jest określenie profilu demograficzno-ekonomicznego sprawców zdarzeń drogowych bez uprawnień oraz ocena, czy ich sytuacja majątkowa pozwala na skuteczność ewentualnego regresu ubezpieczeniowego.

2. Brak uprawnień do kierowania pojazdem a ryzyko spowodowania zdarzenia drogowego – przegląd badań

Kierujący pojazdami bez przewidzianych prawem uprawnień stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie mają bowiem umiejętności oraz doświadczenia niezbędnego do prowadzenia pojazdu. Nie ma żadnego systemu, który wyeliminowałby możliwość kierowania pojazdami przez osoby nieuprawnione. Problem kierujących bez uprawnień istnieje we wszystkich państwach, a skala zjawiska jest trudna do zmierzenia. Badania sprawców wypadków i kolizji drogowych bez uprawnień prowadzone są w różnych krajach doraźnie, według różnych metodyk, co utrudnia międzynarodowe porównania. Według badań, które przeprowadzili Griffin i De-LaZerda [2000], w USA w latach 1993-1997 wśród uczestników wypadków śmiertelnych było 20% kierujących bez uprawnień. Badania AAA Foundation for Traffic Safety za lata 2007-2009 ujawniły, że w śmiertelnych wypadkach drogowych w USA uczestniczyło 18,2% kierowców bez uprawnień [Unlicensed... 2011]. W Australii w latach 1992 i 1994 5% kierowców samochodów i 19% motocyklistów bez uprawnień uczestniczyło w wypadkach śmiertelnych [Profile... 1997], natomiast

według badań Watsona [2004] dla stanu Queensland w Australii za lata 1994-1998 wskaźnik udziału kierowców bez uprawnień w wypadkach śmiertelnych wynosił 6,3%. W Europie udział kierujących bez uprawnień wśród uczestników wypadków jest niższy. W Wielkiej Brytanii w 2000 roku 3,9% uczestników wypadków śmiertelnych stanowili kierowcy bez uprawnień, natomiast w wypadkach bez ofiar śmiertelnych 3% [Knox i in. 2003]. W Niemczech w 2005 roku 1,4% kierowców samochodów osobowych, którzy spowodowali wypadki, nie posiadało uprawnień, a w tym samym roku we Francji – 3,2% [Sweedler, Stewart 2007]. W krajach szybko rozwijających się, gdzie gwałtownie rośnie liczba samochodów, problem jest większy. W Arabii Saudyjskiej w 1994 roku odnotowano 20% kierujących bez uprawnień wśród uczestników wypadków drogowych [Al-Ghamdi 1996], natomiast w Katarze w 2000 roku 43% kierowców, którzy zginęli w wypadkach drogowych, stanowiły osoby w wieku 10-19 lat kierujące bez uprawnień [Bener 2005]. Wskazane wartości procentowe nie mogą być bezpośrednio porównywane, gdyż prezentują różne kategorie uczestników oraz różne rodzaje wypadków, pozwalają jednak zobrazować problem w skali międzynarodowej.

Ryzyko spowodowania zdarzenia drogowego przez kierującego bez uprawnień jest większe niż przez kierowcę, który posiada uprawnienia, w tym największe dla osób, które nigdy nie miały uprawnień [DeYoung i in. 1997]. Liczne badania wskazują ponadto, że wypadki powodowane przez kierujących bez uprawnień są cięższe niż wypadki powodowane przez kierowców z uprawnieniami [Brar 2014; Sweedler, Stewart 2007; Knox i in. 2003]. Według badań Watsona [2004] wśród australijskich kierowców ci bez uprawnień dwukrotnie częściej powodują ciężkie i śmiertelne wypadki drogowe niż kierujący, którzy posiadają odpowiednie uprawnienia. Większa jest również liczba ofiar [Knox i in. 2003]. Badania przeprowadzone przez Watsona [2004] na grupie kierowców bez uprawnień, którzy byli skazani za przestępstwa drogowe, pokazały, że jedna trzecia z nich nadal kierowała pojazdami nawet po wykryciu tego przez policję. Takie same wnioski wyciągnęli DeYoung i in. [1997], analizując kierowców w Kalifornii.

Kierujący bez uprawnień decydują się na prowadzenie pojazdu z różnych przyczyn. Najczęściej podawane są takie powody, jak pilna potrzeba, wygoda, brak alternatywnego transportu (szczególnie na terenach wiejskich) i konieczność dojazdów do pracy. Osoby mało zarabiające często twierdzą, że nie stać ich na opłacenie kursu na prawo jazdy. Kierowaniu bez uprawnień sprzyja przeświadczenie o możliwości uniknięcia kary, jej niski wymiar, a także społeczna akceptowalność prowadzenia pojazdów bez uprawnień. Pewne grupy społeczne są wykluczone z możliwości uzyskania prawa jazdy. Należą do nich osoby z kryminalną przeszłością lub ze środowisk przestępczych, które uważają, że nie mają nic do stracenia. Drugą kategorią są osoby starsze, które nie mogą uzyskać prawa jazdy ze względów medycznych, a w przypadku śmierci współmałżonka pojawia się u nich potrzeba korzystania samodzielnie z pojazdu [Knox i in. 2003]. Wśród młodych kierowców bez prawa jazdy są także osoby wykluczone społecznie, którym brakuje stymulacji i aktywności, oraz

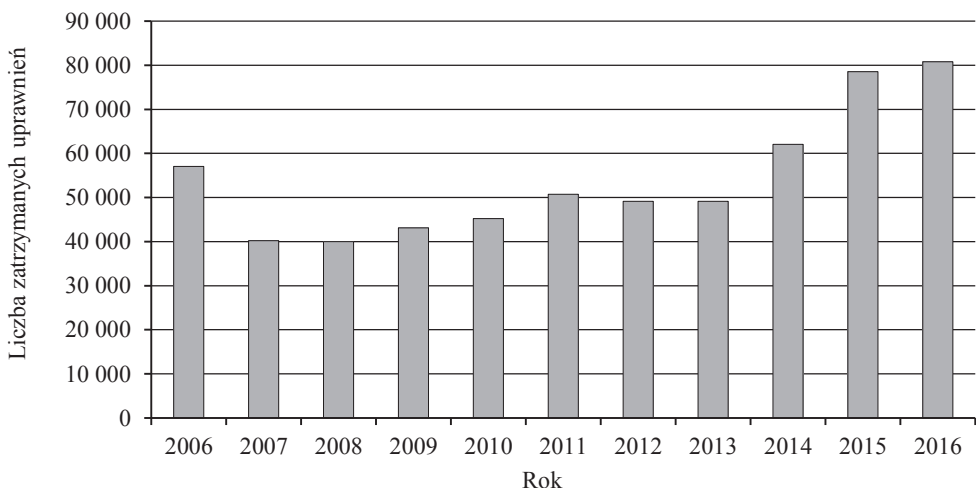
mężczyźni będący pod presją rówieśników i osoby, którym nie udało się uzyskać prawa jazdy. Sprawcy zdarzeń drogowych nie mający uprawnień częściej niż sprawcy z uprawnieniami są pod wpływem alkoholu i/lub narkotyków w chwili zdarzenia, a odsetek takich kierowców jest najwyższy wśród osób ze środowiska przestępczego [Knox i in. 2003; Sweedler, Stewart 2007; Watson 2004].

Badania grup kierowców nieposiadających uprawnień prowadzone są bądź na podstawie oficjalnych statystyk zdarzeń losowych, m.in. [DeYoung i in. 1997; Griffin, DeLaZerda 2000; Knox i in. 2003; Watson 2004; Al-Ghamdi 1996], bądź jako badania ankietowe wśród kierowców, którzy zostali skazani za wykroczenia lub przestępstwa związane z kierowaniem pojazdem bez uprawnień lub należą do grupy podwyższonego ryzyka (grupy społecznej, w której występuje zwiększony odsetek kierujących bez uprawnień), m.in. [Knox i in. 2003; Watson 2004]. W pierwszym przypadku zakres informacji o kierujących jest ograniczony do podstawowych cech demograficzno-społecznych, natomiast w drugim wyniki badań mają charakter opisowy. Nie można porównać grupy kierujących bez uprawnień do populacji wszystkich kierujących. Takie porównania były przeprowadzone tylko w nielicznych pracach, m.in. w pracy [Griffin, DeLaZerda 2000] wyznaczono ryzyko względne według wieku, płci kierujących, stanu po spożyciu alkoholu i narkotyków oraz cech spowodowanego wypadku drogowego. Knox i in. [2003] porównali odsetki kierujących posiadających tymczasowe prawa jazdy, którzy zgodnie z przepisami jeździli z opiekunami, i tymi, którzy łamali prawo, jeżdżąc samodzielnie. W badaniu tym analizowano różnice w cechach społeczno-ekonomicznych respondentów, ich zachowaniu oraz postawach wobec ryzyka w ruchu drogowym. Trudności z identyfikacją populacji kierujących bez uprawnień sprawiają, że badań w tym zakresie jest wciąż mało, analizy są niepełne, a ich wyniki – nieporównywalne.

3. Kierujący bez uprawnień w Polsce

W Polsce kierującym pojazdem może być osoba, która posiada umiejętność bezpiecznego kierowania pojazdem oraz odpowiedni dokument stwierdzający posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami (prawo jazdy) [Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. ...]. Prawo jazdy może uzyskać osoba, która osiągnęła wymagany wiek i jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym, a także zdała egzamin państwowy poprzedzony kursem przygotowawczym. Wydane prawo jazdy może zostać zatrzymane przez policję w sytuacjach wymienionych w artykule 135 Kodeksu drogowego. Utrata prawa jazdy może nastąpić m.in. z powodu stanu nietrzeźwości kierującego, gdy wobec kierującego pojazdem wydane zostało postanowienie lub decyzja o zatrzymaniu prawa jazdy, orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów lub wydano decyzję o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami, w przypadku przekroczenia przez kierującego pojazdem liczby 24 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego, a także w razie kierowania pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym. Liczba za-

trzymanych uprawnień do kierowania pojazdami ma w ostatnich latach tendencję rosnącą (rys. 1), co może częściowo wynikać ze zmian prawnych wprowadzonych w 2015 roku, które rozszerzyły liczbę wykroczeń kwalifikujących do utraty prawa jazdy.



Rys. 1. Liczba zatrzymanych uprawnień do kierowania pojazdami w Polsce w latach 2006-2016

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Grabowski 2017].

W przypadku kontroli drogowej kierujący, którzy nigdy nie uzyskali uprawnienia do kierowania pojazdem, podlegają karze grzywny (art. 94 § 1 Kodeksu wykroczeń (KW)). W przypadku notorycznego prowadzenia pojazdu bez uprawnień policja może złożyć wniosek do sądu o orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów. Natomiast kierujący, którzy prowadzą pojazd, mimo decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami, podlegają grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2 (art. 180a Kodeksu karnego (KK)). Dodatkowo kierujący pojazdami w czasie orzeczonego przez sąd zakazu prowadzenia pojazdu podlegają karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5 (art. 244 KK). Według danych Komendy Głównej Policji w 2016 roku policjanci ujawnili 25 657 czynów określonych w art. 94§1 KW oraz 10 616 czynów określonych w art. 180a KK [*Prowadzenie samochodu...* 2017].

Na podstawie danych Komendy Głównej Policji można oszacować, że kierujący bez uprawnień w Polsce uczestniczą w ok. 3% zdarzeń drogowych (tab. 1).

Kierujący bez prawa jazdy, którzy spowodowali zdarzenie drogowe (kolizję lub wypadek), muszą się liczyć z koniecznością pokrycia pełnych kosztów spowodowanych przez nich szkód. Mimo iż zakłady ubezpieczeń są zobowiązane do wypłaty odszkodowań z tytułu obowiązkowych ubezpieczeń posiadaczy pojazdów mecha-

Tabela 1. Zdarzenia drogowe powodowane przez kierujących bez uprawnień w Polsce w latach 2009-2014

Rok	Liczba kierujących bez uprawnień uczestniczących w zdarzeniach drogowych	Liczba zdarzeń drogowych	Udział kierujących bez uprawnień w liczbie zdarzeń (w %)
2009	14 285	425 965	3,4
2010	12 928	454 907	2,8
2011	13 292	406 585	3,3
2012	11 864	376 627	3,2
2013	11 204	391 790	2,9
2014	11 529	382 998	3,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Mitkow i in. 2016] oraz raportów rocznych [*Wypadki drogowe w Polsce za lata 2009-2014*].

nicznych również w sytuacji, gdy kierujący, który spowodował kolizję lub wypadek, nie posiada uprawnień do kierowania pojazdem, na podstawie art. 43 pkt 3 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych [Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. ...], zakłady ubezpieczeń mają prawo do skorzystania przeciwko takim kierującym z regresu ubezpieczeniowego. Nałożenie sankcji ekonomicznych na sprawcę ma funkcję represyjną i prewencyjno-wychowawczą regresu [Bednarczyk i in. 2016]. Dla ubezpieczyciela regres pełni funkcję kompensacyjną. Wpływy z tytułu roszczeń regresowych zmniejszają wysokość wypłaconych odszkodowań i świadczeń, a przez to mogą wpłynąć na poprawę wyniku finansowego [Łańcucki 1997; Lament, Piątek 2008]. Mimo że regresy ubezpieczeniowe stanowią nieznaczny odsetek wysokości wypłaconych odszkodowań, wobec niskich czy w ostatnich latach wręcz ujemnych wyników technicznych zakładów ubezpieczeń w grupie 10 działu II, skuteczność regresów staje się godnym uwagi problemem (por. [Biuletyn Roczny... 2011-2016]).

4. Metodyka i wyniki badania empirycznego

Analizę struktury sprawców wypadków i kolizji drogowych w Polsce według cech demograficzno-ekonomicznych przeprowadzono, wykorzystując wtórnie dane zgromadzone w pięciu edycjach badania *Diagnoza Społeczna* (2007, 2009, 2011, 2013, 2015) prowadzonego przez Radę Monitoringu Społecznego. Wyodrębniono grupę 125 kierowców, którzy spowodowali kolizję lub wypadek drogowy, nie posiadając prawa jazdy. W celu zidentyfikowania cech charakterystycznych tej grupy przeprowadzono analizę porównawczą z kierowcami powodującymi zdarzenia drogowe, którzy mieli prawo jazdy. Dodatkowo sprawców zdarzeń drogowych z prawem jazdy porównano z wszystkimi osobami, które mają prawo jazdy. W ten sposób udało się wyodrębnić cechy charakterystyczne ryzykownych kierowców, czyli tych powodujących kolizje i wypadki drogowe, oraz ocenić, czy i w jakim zakresie różnią się

od nich sprawcy zdarzeń drogowych bez uprawnień. Odsetki kierujących według wariantów analizowanych cech zostały wyznaczone z uwzględnieniem odpowiednich wag, aby zapewnić reprezentatywność próby dla całego kraju oraz klas miejscowości [Panek i in. 2015]. Ryzyko względne (RR1) dla każdego z wyodrębnionych wariantów cech z osobna wyznaczono jako iloraz odsetka sprawców zdarzeń drogowych z prawem jazdy oraz odsetka wszystkich posiadaczy praw jazdy w porównywanej grupie. Wartość ryzyka względnego równa jeden oznacza, że odsetki kierujących w obu grupach są jednakowe. Aby ocenić, czy grupy kierujących różnią się istotnie według wariantów analizowanych cech, wyznaczono 95-procentowe przedziały ufności ryzyka względnego. Przedziały, które nie zawierają wartości jeden, informują o statystycznie istotnej wartości ryzyka względnego [Wycinka 2010]. Analogicznie zostały wyznaczone wartości ryzyka względnego sprawców bez uprawnień względem sprawców z uprawnieniami (RR2). Wyniki analiz przedstawiono w tab. 2 według cech demograficzno-społecznych, w tab. 3 – według sytuacji ekonomicznej kierujących pojazdami, a w tab. 5 – według udziału w zachowaniach i sytuacjach podwyższonego ryzyka. Pogrubiono te wartości ryzyka względnego, które są statystycznie istotne.

W porównaniu ze wszystkimi osobami posiadającymi uprawnienia do kierowania pojazdami kierowcy posiadający prawo jazdy, którzy powodują zdarzenia drogowe (RR1), to częściej mężczyźni w wieku do 34 lat zamieszkali w dużych i bardzo dużych miastach (>200 tys. mieszkańców) z wykształceniem wyższym lub policealnym¹ (tab. 2). Osoby te najczęściej należą do młodszego pokolenia w wieloosobowym gospodarstwie domowym (dziecko lub partner dziecka głowy gospodarstwa) i są stanu wolnego, co jest związane z ich młodym wiekiem.

Sprawcy zdarzeń drogowych z uprawnieniami w porównaniu ze wszystkimi uprawnionymi kierowcami są częściej osobami, które uzyskują dochód zwykle w sektorze prywatnym jako prywatni przedsiębiorcy lub pracownicy najemni. W tej grupie są również częściej uczniowie i studenci, co wiąże się z ich młodym wiekiem i niewielkim doświadczeniem (tab. 3).

Wśród sprawców bez uprawnień jest 70% mężczyzn. Odsetek ten jest istotnie większy niż wśród wszystkich posiadaczy praw jazdy, jednak nie różni się istotnie od odsetka sprawców z uprawnieniami. Sprawcy zdarzeń drogowych bez uprawnień częściej niż sprawcy z uprawnieniami (RR2) są bardzo młodzi (w wieku do 24 lat), natomiast relatywnie mniejsza jest wśród nich grupa kierowców w wieku 25-44 lata (tab. 2). O 1,63 razy częściej niż wśród sprawców zdarzeń drogowych z uprawnieniami są to mieszkańcy małych miast (poniżej 20 tys. mieszkańców). Osoby te mają niskie wykształcenie (podstawowe lub zawodowe). Tak jak w przypadku sprawców z uprawnieniami, częściej niż w całej grupie kierowców sprawcami zdarzeń drogo-

¹ Autorzy Diagnozy Społecznej wyznaczyli modele logitowe ryzyka spowodowania zdarzenia drogowego dla poszczególnych edycji badania z uwzględnieniem wieku, płci i nadużywania alkoholu jako zmiennymi objaśniającymi w próbie osób posiadających prawo jazdy [Diagnoza Społeczna 2007, 2009, 2013, 2015].

Tabela 2. Struktura kierowców według cech demograficzno-społecznych oraz ryzyko względne spowodowania zdarzenia drogowego

Cecha		Wszyscy z pr. j. N = 65990	Sprawcy zdarz. drog.		Ryzyko względne			
			z pr. j. N = 1239	bez pr. j. N = 125	RR1	CI(95%)	RR2	CI(95%)
Płeć	Mężczyzna	61%	69%	70%	1,13	(1,09-1,17)	1,01	(0,91-1,12)
	Kobieta	39%	31%	30%	0,80	(0,74-0,86)	0,97	(0,76-1,25)
Wiek	Do 24 lat	11%	18%	40%	1,60	(1,43-1,79)	2,26	(1,81-2,83)
	25-34 lata	24%	34%	19%	1,37	(1,27-1,48)	0,57	(0,41-0,79)
	35-44 lata	21%	21%	13%	1,04	(0,94-1,15)	0,63	(0,42-0,94)
	45-59 lat	28%	19%	20%	0,68	(0,61-0,76)	1,06	(0,76-1,47)
	60-64 lata	6%	4%	3%	0,64	(0,49-0,83)	0,73	(0,28-1,89)
	65+ lat	10%	5%	5%	0,47	(0,37-0,59)	1,13	(0,56-2,27)
Miejscowość	500 tys. i więcej	13%	18%	16%	1,40	(1,26-1,57)	0,92	(0,63-1,32)
	200-500 tys.	10%	14%	10%	1,39	(1,22-1,59)	0,72	(0,44-1,17)
	100-200 tys.	7%	9%	8%	1,19	(1,00-1,41)	0,89	(0,51-1,56)
	20-100 tys.	19%	18%	17%	0,92	(0,82-1,03)	0,94	(0,65-1,35)
	Poniżej 20 tys.	12%	12%	19%	0,97	(0,84-1,12)	1,63	(1,15-2,30)
	Wieś	38%	30%	31%	0,78	(0,72-0,85)	1,01	(0,79-1,30)
Wykształcenie	Podst. i niższe	6%	3%	19%	0,49	(0,37-0,66)	6,26	(4,08-9,60)
	Zawod./gimn.	28%	21%	56%	0,77	(0,69-0,85)	2,63	(2,22-3,11)
	Średnie	36%	36%	17%	1,02	(0,95-1,09)	0,47	(0,33-0,66)
	Wyższe i polic.	30%	39%	7%	1,30	(1,22-1,39)	0,19	(0,11-0,33)
Status w gosp. dom.	Głowa gosp.	51%	52%	28%	1,03	(0,98-1,09)	0,53	(0,41-0,68)
	Partner gł. gosp.	25%	18%	22%	0,73	(0,65-0,82)	1,21	(0,88-1,66)
	Syn/córka	20%	25%	39%	1,26	(1,15-1,39)	1,56	(1,26-1,93)
	Partner dziecka	2%	3%	4%	1,39	(1,01-1,91)	1,44	(0,61-3,36)
	Inna osoba	3%	2%	8%	0,72	(0,51-1,00)	3,47	(1,86-6,48)
Stan cywilny	Kawaler/panna	25%	32%	51%	1,28	(1,18-1,38)	1,59	(1,34-1,88)
	Żonaty/zamężna	66%	61%	41%	0,93	(0,89-0,96)	0,67	(0,55-0,81)
	Wdowiec	4%	2%	7%	0,42	(0,29-0,62)	3,82	(1,92-7,58)
	Rozw./separ.	4%	4%	1%	1,10	(0,86-1,40)	0,31	(0,08-1,19)
Liczba osób w gosp. dom.	1	7%	5%	4%	0,67	(0,53-0,84)	0,78	(0,35-1,75)
	2	18%	17%	13%	0,94	(0,84-1,05)	0,76	(0,50-1,15)
	3	24%	28%	26%	1,18	(1,08-1,28)	0,96	(0,73-1,26)
	4	25%	28%	23%	1,12	(1,03-1,22)	0,82	(0,61-1,10)
	5	13%	12%	16%	0,93	(0,81-1,07)	1,33	(0,91-1,96)
	6	7%	6%	9%	0,79	(0,63-0,98)	1,61	(0,94-2,77)
	7 i więcej	6%	5%	8%	0,80	(0,63-1,01)	1,74	(0,98-3,07)

Objaśnienia: pr. j. – prawo jazdy; RR1 – ryzyko sprawców zdarzeń drogowych z prawem jazdy względem wszystkich posiadaczy praw jazdy; RR2 – ryzyko sprawców bez praw jazdy względem sprawców z prawem jazdy.

Źródło: opracowanie własne na podstawie zintegrowanej bazy danych [Diagnoza Społeczna 2015].

Tabela 3. Struktura kierowców według sytuacji ekonomicznej oraz ryzyko względne spowodowania zdarzenia drogowego

Cecha		Wszyscy z pr. j. N = 65990	Sprawcy zdarz. drog.		Ryzyko względne			
			z pr. j. N = 1239	bez pr. j. N = 125	RR1	CI(95%)	RR2	CI(95%)
Status społeczno-ekonom.	Pracownicy sekt. publ.	18%	18%	11%	1,05	(0,94-1,17)	0,58	(0,37-0,92)
	Pracownicy sekt. pryw.	32%	42%	21%	1,31	(1,23-1,39)	0,50	(0,36-0,67)
	Prywatni przedsiębiorcy	7%	11%	4%	1,52	(1,30-1,76)	0,34	(0,15-0,77)
	Rolnicy	7%	3%	5%	0,44	(0,32-0,59)	1,71	(0,81-3,62)
	Renciści	4%	2%	7%	0,45	(0,31-0,65)	3,58	(1,84-6,94)
	Emeryci	14%	7%	16%	0,5	(0,42-0,60)	2,25	(1,51-3,35)
	Uczniowie i studenci	6%	7%	20%	1,23	(1,02-1,49)	2,73	(1,89-3,93)
	Bezrobotni	6%	6%	11%	1,00	(0,80-1,23)	1,93	(1,17-3,17)
	Inni bierni zawodowo	6%	3%	6%	0,58	(0,44-0,77)	1,74	(0,88-3,44)
Główne źródło dochodów	Praca najem. w sekt. publ.	18%	18%	6%	1,04	(0,93-1,16)	0,34	(0,19-0,63)
	Praca najem. w sekt. pryw.	31%	41%	24%	1,31	(1,23-1,39)	0,59	(0,45-0,78)
	Praca najemna doryw.	2%	2%	3%	1,22	(0,87-1,73)	1,21	(0,45-3,26)
	Użytkowanie gosp. rol.	6%	2%	2%	0,43	(0,31-0,60)	0,80	(0,25-2,52)
	Emerytury	14%	7%	8%	0,51	(0,42-0,61)	1,15	(0,67-1,98)
	Renty inwalidzkie	4%	2%	8%	0,45	(0,30-0,67)	5,18	(2,71-9,91)
	Renty rodzinne	2%	1%	1%	0,39	(0,21-0,75)	1,23	(0,19-7,82)
	Dary, alimenty	0%	1%	3%	8,38	(4,62-15,21)	2,83	(0,94-8,54)
	Pozostałe dochody	6%	7%	19%	1,12	(0,92-1,37)	2,98	(2,06-4,32)
	Samozatrudnienie	7%	8%	1%	1,20	(1,01-1,42)	0,09	(0,01-0,54)
	Na utrzymaniu innych członków gosp.	11%	11%	37%	0,97	(0,83-1,13)	3,47	(2,7-4,46)
Rodzaj umowy	Umowa o pracę na czas okr.	11%	12%	12%	1,09	(0,94-1,25)	1,04	(0,67-1,62)
	Umowa o pracę na czas nieokr.	38%	32%	14%	0,86	(0,80-0,93)	0,42	(0,28-0,62)
	Praca dorywcza	1%	1%	1%	0,90	(0,47-1,71)	1,57	(0,3-8,19)
	Umowa cywilno-prawna	1%	1%	2%	1,16	(0,70-1,91)	1,40	(0,36-5,40)
	Praca najem. bez formalnej umowy	1%	0%	4%	0,56	(0,25-1,23)	10,43	(3,6-30,20)
	Samozatrudnienie lub przedsiębiorca	13%	9%	5%	0,70	(0,60-0,83)	0,55	(0,28-1,10)

Objaśnienia: pr. j. – prawo jazdy; RR1– ryzyko sprawców zdarzeń drogowych z prawem jazdy względem wszystkich posiadaczy praw jazdy, RR2 – ryzyko sprawców bez praw jazdy względem sprawców z prawem jazdy.

Źródło: opracowanie własne na podstawie zintegrowanej bazy danych [Diagnoza Społeczna 2015].

wych są dzieci głowy gospodarstwa domowego, które 1,56 razy częściej są sprawcami zdarzeń niż osoby o takim samym statusie rodzinnym posiadające uprawnienia. 8% sprawców bez uprawnień to osoby pozostające w dalszej relacji z głową gospodarstwa domowego i jest ich prawie czterokrotnie więcej niż sprawców z uprawnieniami (tab. 2). W grupie sprawców bez uprawnień jest relatywnie więcej osób stanu wolnego, w tym wdowców, niż w grupie sprawców z uprawnieniami, co jest zgodne z prezentowanymi wcześniej wynikami badań międzynarodowych. Jest to również skorelowane z relatywnie większym udziałem w tej grupie osób utrzymujących się z renty i emerytury (tab. 3). W tej grupie jest 37% osób, które pozostają na utrzymaniu innych członków gospodarstwa domowego; jest to ponad trzykrotnie więcej niż wśród sprawców z uprawnieniami. Wobec takich sprawców zdarzeń drogowych ewentualny regres ubezpieczeniowy będzie znacznie utrudniony. Również 4-procentowy udział osób przyznających, że jest zatrudnionych bez formalnej umowy (dziesięciokrotnie większy odsetek niż u sprawców z uprawnieniami), zwiększa ryzyko nieskuteczności windykacji wobec sprawców (tab. 3).

Analizowane trzy grupy kierujących (tj. kierujący z uprawnieniami, którzy nie spowodowali wypadku, kierujący z uprawnieniami, którzy spowodowali wypadek, oraz kierujący bez uprawnień, którzy spowodowali wypadek) różnią się również wysokością dochodu osobistego. Odsetek osób, które udzieliły informacji o dochodzie osobistym w poszczególnych edycjach badania Diagnoza Społeczna, wynosił od 67% do 100% i nie różnił się istotnie między analizowanymi grupami (tab. 4). Nie ma więc podstaw do przyjęcia hipotezy, że sprawcy zdarzeń drogowych bez uprawnień celowo ukrywali swoje dochody. Średnie wysokości dochodów były wyższe we wszystkich latach w grupie sprawców zdarzeń posiadających uprawnienia.

Tabela 4. Deklarowany dochód osobisty kierujących pojazdami

Grupa kierowców	Dochód osobisty	Rok				
		2007	2009	2011	2013	2015
Kierujący bez prawa jazdy, którzy spowodowali zdarzenie drogowe	% odpowiedzi	100	70	74	67	70
	min. (zł)	280	400	0	542	300
	maks. (zł)	2700	6000	2900	3000	2000
	średnia (1) (zł)	950,45	1640,77	983,66	1359,27	1193,08
Kierujący z prawem jazdy, którzy spowodowali zdarzenie drogowe	% odpowiedzi	84	77	89	85	79
	min.	100	100	0	100	100
	maks.	8000	15000	15000	15000	20000
	średnia (2) (zł)	1827,69	2154,23	2106	2706,63	2848,58
Wszyscy kierujący z prawem jazdy	% odpowiedzi	82	77	87	76	78
	min.	100	100	0	100	100
	M maks.	20000	500000	30000	50000	28000
	średnia (3) (zł)	1556,23	1934,19	1906,43	2164,69	2313,26
Średnia (1)/średnia (3)		61%	85%	52%	63%	52%

Źródło: opracowanie własne na podstawie zintegrowanej bazy danych [Diagnoza Społeczna 2015].

nia niż w grupie wszystkich posiadaczy praw jazdy. Sprawcy zdarzeń z uprawnieniami, mimo młodego wieku i tego, że nie prowadzą własnych gospodarstw domowych, są osobami zamożnymi². W przeciwieństwie do nich sprawcy zdarzeń bez uprawnień to osoby, których średni dochód stanowi w poszczególnych latach od 52% do 82% średnich dochodów wszystkich kierowców z uprawnieniami.

Tabela 5. Udział posiadaczy praw jazdy (pr. j.) oraz sprawców zdarzeń drogowych w zachowaniach i sytuacjach podwyższonego ryzyka oraz ryzyko względne spowodowania zdarzenia drogowego

Cecha	Wszyscy z pr. j. N = 65990	Sprawcy zdarzeń drogowych		Ryzyko względne			
		z pr. j. N = 1239	bez pr. j. N = 125	RR1	CI(95%)	RR2	CI(95%)
Sięgam po alkohol	3%	6%	12%	1,80	(1,46-2,23)	2,10	(1,36-3,24)
Pilem za dużo	6%	17%	25%	2,94	(2,61-3,31)	1,53	(1,18-1,97)
Narkotyki	1%	5%	12%	6,74	(5,26-8,65)	2,73	(1,77-4,20)
Okradziono mnie	2%	9%	26%	4,03	(3,39-4,80)	2,97	(2,22-3,96)
Zostałem napadnięty i pobity	0%	3%	17%	5,42	(3,88-7,57)	6,87	(4,37-10,81)
Włamano się do mojego domu lub samochodu	1%	7%	13%	4,62	(3,79-5,64)	1,94	(1,30-2,91)
Zostałam oskarżony o czyn, za który grozi kara więzienia	1%	6%	28%	7,61	(6,11-9,46)	4,65	(3,43-6,29)
Byłem zatrzymany przez policję	3%	17%	37%	5,77	(5,11-6,51)	2,20	(1,78-2,73)
Zostałem oskarżony w sprawie cywilnej	0%	4%	19%	9,49	(7,30-12,34)	4,36	(2,99-6,37)
Bliska osoba została aresztowana lub miała kłopoty	2%	6%	22%	3,47	(2,81-4,29)	3,71	(2,65-5,20)
Byłem dyskryminowany ze względu na narodowość	1%	4%	17%	3,80	(2,93-4,93)	4,15	(2,81-6,15)
Moje mieszkanie (dom) zostało poważnie zniszczone	1%	2%	9%	2,79	(1,89-4,12)	5,04	(2,81-9,05)

Objaśnienia: RR1 – ryzyko sprawców zdarzeń drogowych z prawem jazdy względem wszystkich posiadaczy praw jazdy, RR2 – ryzyko sprawców bez praw jazdy względem sprawców z prawem jazdy.

Źródło: opracowanie własne na podstawie zintegrowanej bazy danych [Diagnoza Społeczna 2015].

Prowadzenie pojazdu bez uprawnień nie jest bezpośrednią przyczyną zdarzeń drogowych³, ale jak się podkreśla w licznych badaniach, jest powiązane z zachowaniami ryzykownymi, w tym z nadużywaniem alkoholu i zażywaniem narkotyków.

² Taki sam wniosek dotyczący zamożności sprawców zdarzeń drogowych, lecz tylko w przypadku posiadaczy praw jazdy, wyciągnęli autorzy Diagnozy Społecznej (por. [Diagnoza Społeczna 2007, 2009, 2011, 2013, 2015]).

³ Jako bezpośrednie przyczyny zdarzenia drogowego określa się te zachowania uczestników i okoliczności, które w zasadniczy sposób przyczyniły się do powstania zdarzenia. Jednostki policji rejestrujące zdarzenie drogowe zobowiązane są do określenia odpowiedniej przyczyny z listy 40 przyczyn wymienionych w [Zarządzenie nr 123 Komendanta Głównego Policji...].

W badanych grupach kierowców sprawcy zdarzeń drogowych z uprawnieniami statystycznie częściej niż wszyscy kierujący przyznawali się do spożywania alkoholu w nadmiernych ilościach i do zażywania narkotyków, a sprawcy bez uprawnień ponad dwukrotnie częściej niż sprawcy z uprawnieniami sięgali po alkohol i narkotyki (tab. 5). Jak pokazują wyniki przytoczonych wcześniej badań międzynarodowych, wśród kierujących bez uprawnień istotną grupę stanowią osoby z kryminalną przeszłością oraz powiązane ze światem przestępczym, a także osoby, które są ofiarami działań przestępczych. Mimo że odsetek takich osób w całej populacji kierujących z uprawnieniami jest niski (tab. 5), relatywnie zwiększa się w grupie sprawców zdarzeń drogowych z uprawnieniami od 2,79 razy odnośnie do osób, których dom lub mieszkanie zostało poważnie zniszczone, do 9,49 razy w przypadku oskarżenia w sprawie cywilnej⁴. Należy zwrócić uwagę na to, że we wszystkich analizowanych w *Diagnozie Społecznej* zachowaniach i sytuacjach podwyższonego ryzyka odsetek osób jest większy w grupie sprawców zdarzeń drogowych niż w grupie wszystkich kierowców (tab. 5). W grupie sprawców bez uprawnień odsetek osób uwikłanych w zachowania podwyższonego ryzyka dla wszystkich zachowań jest z kolei większy niż wśród sprawców zdarzeń z uprawnieniami. Jedna czwarta sprawców bez uprawnień przyznaje się do spożywania alkoholu w dużych ilościach, a 12% – do używania narkotyków.

5. Zakończenie

Sprawcy zdarzeń drogowych bez uprawnień to problem zarówno dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i dla zakładów ubezpieczeń, które są zobowiązane do pokrycia szkód spowodowanych przez takich sprawców. Prawo regresu ubezpieczeniowego może być skutecznie egzekwowane przez zakłady ubezpieczeń tylko wtedy, gdy sprawcy zdarzeń drogowych posiadają dochody i/lub majątek. W pracy wskazano na skalę problemu, jaki stanowią kierujący bez uprawnień, oraz na trudności, jakie towarzyszą badaniu wielkości problemu i struktury tej grupy. Według wiedzy autorki w Polsce nie przeprowadzono takich badań wśród sprawców zdarzeń drogowych bez uprawnień. Dane zgromadzone w pięciu edycjach *Diagnozy Społecznej*, zawierające szereg informacji o cechach społeczno-ekonomicznych oraz zachowaniach i postawach respondentów, pozwoliły na wszechstronną analizę grupy sprawców drogowych i innych kierujących. Dane te nie były wcześniej analizowane w kontekście problemu sprawców zdarzeń drogowych bez uprawnień. Zastosowanie ryzyka względnego pozwoliło na ocenę, czy grupa sprawców zdarzeń drogowych bez uprawnień różni się od sprawców zdarzeń posiadających uprawnienia i od grupy wszystkich kierowców z uprawnieniami. Struktura kierujących według analizowanych cech wskazuje bowiem na dominację pewnych grup kierowców

⁴ Oskarżenie to może być bezpośrednio związane ze spowodowanym zdarzeniem, co uzasadniałoby duży wzrost odsetka w grupie sprawców zdarzeń drogowych.

wśród sprawców wypadków i kolizji drogowych. Wykazano, że grupę większego ryzyka spowodowania zdarzenia drogowego bez uprawnień stanowią najmłodszy kierowcy (do 24 lat) z wykształceniem co najwyżej zawodowym, zamieszkali w małych miastach i nieprowadzący samodzielnie gospodarstwa domowego. Zidentyfikowano również zwiększone ryzyko względne w grupie emerytów i rencistów, a biorąc pod uwagę stan cywilny – w grupie wdowców. Liczebnie małą grupę, ale istotną w kontekście ryzyka, stanowią osoby mające kontakt ze światem przestępczym – zarówno sprawcy, jak i ofiary. Obserwacje te są zbieżne z przywoływanymi w artykule wynikami badań prowadzonych w innych państwach.

Sprawcy zdarzeń drogowych bez uprawnień trzykrotnie częściej niż kierowcy z prawem jazdy są na utrzymaniu innych członków gospodarstwa domowego, a wśród tych, którzy pracują, jest znaczny odsetek osób pracujących bez formalnej umowy. Dochody osobiste sprawców bez uprawnień są znacznie niższe niż dochody posiadaczy praw jazdy. Wszystkie wymienione czynniki utrudniają realizację prawa zakładu ubezpieczeń do regresu ubezpieczeniowego.

Mankamentem wykorzystanych danych jest brak informacji o liczbie kilometrów przejeżdżanych przez kierujących. Ewentualne rozszerzenie *kwestionariusza Diagnozy Społecznej* w kolejnej rundzie o pytanie dotyczące liczby przejechanych kilometrów w ostatnim czasie jako kierowca lub przeciętnego czasu spędzanego w tygodniu na kierowaniu pojazdem umożliwiłoby oszacowanie skali problemu prowadzenia pojazdów bez uprawnień w Polsce oraz zidentyfikowanie grup społecznych, w których to zjawisko najczęściej występuje.

Literatura

- Al-Ghamdi A., 1996, *Road accidents in Saudi Arabia: A comparative and analytical study*, Transactions on the Built Environment, vol. 23, s. 231-253.
- Bednarczyk T., Jańska A., Krzyszcak B., 2016, *Funkcja kompensacyjna regresu na przykładzie ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Zarządzanie i Finanse, vol. 14, nr 3/1, s. 5-21.
- Bener A., 2005, *The neglected epidemic: Road traffic accidents in a developing country, State of Qatar*, International Journal of Injury Control and Safety Promotion, 12, 1, s. 45-47, DOI: 10.1080/1745730051233142225.
- Brar S., 2014, *Estimating the over-involvement of suspended, revoked, and unlicensed drivers as at-fault drivers in California fatal crashes*, Journal of Safety Research, vol. 50, s. 53-58.
- Biuletyn Roczny. Rynek Ubezpieczeń 2011-201n, Komisja Nadzoru Finansowego, www.knf.gov.pl/publikacje_i_opracowania (17.05.2018).
- DeYoung D., Peck R., Helander C., 1997, *estimating the exposure and fatal crash rates of suspended/revoked and unlicensed drivers in California*, Accid. Anal. and Prev., vol. 29, no. 1, s. 17-23.
- Diagnoza Społeczna, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015, raporty: Czapiński J., Panek T. (red.), www.diagnoza.com (17.05.2018).
- Grabowski P., 2017, *Kontrola ruchu drogowego jako element bezpieczeństwa na drogach*, Kwartalnik Policyjny, nr 2.
- Griffin L., DeLaZerda S., 2000, *Unlicensed to Kill*, AAA Foundation for Traffic Safety, Washington, D.C.

- Knox D. i in., 2003, *Research into Unlicensed Driving: Final Report, Road Safety Research*, Report No. 48, Department for Transport, London.
- Kodeks drogowy, Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r., Prawo o ruchu drogowym, Dz.U. 1997 nr 98, poz. 602 z poz. zm.
- Kodeks karny, Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r., Dz.U. 1997 nr 88, poz. 553 z poz. zm.
- Kodeks wykroczeń, Ustawa z dnia 20 maja 1971 r., Dz.U. 1971 nr 12, poz. 114 z poz. zm.
- Lament M., Piątek J., 2008, *Rachunkowość ubezpieczeniowa. Problemy i zadania*, Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom.
- Łańcucki J., 1997, *Przychody, koszty i wynik finansowy w zakładzie ubezpieczeń*, [w:] *Ubezpieczenia w gospodarce rynkowej*, t. 3, A. Wąsiewicz (red.), Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz.
- Mitkow Sz., Sieczka J., Waśniewski T., Kamiński T., 2016, *Analiza zdarzeń drogowych z udziałem kierowców nieposiadających uprawnień do kierowania pojazdem na tle bezpieczeństwa ruchu drogowego*, *Gospodarka Materialowa i Logistyka*, nr 5.
- Panek T., Czapiński J., Kotowska I.E., 2015, *Metoda badania. Diagnoza Społeczna 2015, Warunki i jakość życia Polaków – raport*, *Contemporary Economics*, 9/4, s. 25-35, DOI:10.5709/ce.1897-9254.178.
- Profile of Unlicensed Motorists in Fatal Crashes*, 1997, Monograph 20, Federal Office of Road Safety, Canberra, Australia, https://infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/1997/pdf/Surv_Unlic_2.pdf (21.06.2018).
- Prowadzenie samochodu bez prawa jazdy. Co grozi kierowcy?*, 2017, *Gazeta Prawna*, 27.02.2017.
- Sweedler B., Stewart K., 2007, *Unlicensed driving worldwide: The scope of the problem and countermeasures*, Paper presented at the 18th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Seattle, USA.
- Unlicensed to Kill*, 2011, AAA Foundation for Traffic Safety, Washington, AAASAFoundation.org (3.04.2018).
- Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, Dz.U. 2003 nr 124, poz. 1152 z poz. zm.
- Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, t.j.: Dz.U. 2016, poz. 627 z poz. zm.
- Watson B., 2004, *The Psychosocial Characteristics and On-Road Behaviour of Unlicensed Drivers*, Phd thesis, Queensland University of Technology, Brisbane, Australia.
- Wycinka E., 2010, *Statystyczna ocena ryzyka powrotu do bezrobocia na przykładzie danych przekrojowych*, *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, nr 106.
- Wypadki drogowe w Polsce za lata 2009-2014*, Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, <http://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (15.06.2018).
- Zarządzenie nr 123 Komendanta Głównego Policji z dnia 31 maja 2012 r. zmieniające zarządzenie w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych, *Dziennik Urzędowy Komendy Głównej Policji* 2012.28.