

О. О. Лосихин,

Секретарь Экспертного Совета по страхованию при Комитете Верховной Рады Украины по вопросам финансов, банковской деятельности, налоговой и таможенной политики

ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА В СИСТЕМЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Европейская интеграция является одним из основных приоритетов украинской политики. С целью создания благоприятных условий для интеграции опережающими темпами должен развиваться автомобильный транспорт, а транспортная политика Украины должна быть приведена к требованиям ЕС. Однако необходимо учитывать, что ЕС и все мировое сообщество уделяет особое внимание вопросам безопасности дорожного движения. В частности, в 2010 году Генеральная Ассамблея ООН приняла Резолюцию, провозгласившую 2011—2020 годы Десятилетием действий за безопасность дорожного движения [1, с. 55]. Цель Десятилетия — стабилизировать, а затем и сократить прогнозируемую смертность от дорожно-транспортных происшествий (ДТП) путем активизации деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях. Таким образом, одной из составляющих транспортной политики Украины должно стать эффективное обеспечение безопасности дорожного движения и существенное уменьшение последствий ДТП.

Сегодня автомобильный транспорт Украины в целом удовлетворяет только базовые потребности экономики и населения. Уровень безопасности, показатели качества и эффективности перевозок пассажиров и грузов, энергоэффективности, техногенной нагрузки на окружающую среду не соответствуют большинству международных требований.

В течение последних четырех лет в Украине наблюдалось уменьшение количества ДТП, в том числе количества ДТП с пострадавшими (в 2008 году произошло 51 279 ДТП с пострадавшими, в 2009 году — 37 080, в 2010 году — 31 768, в 2011 году — 30 769), а также уменьшение количества погибших с 7718 в 2008 году до 4 831 в 2011 году, т.е. на 37,4 %, и соответственно

уменьшение раненых с 63 254 до 37 774, т.е. на 40,3 %. Несмотря на это, в Украине показатель количества погибших в ДТП на 100 тыс. населения составляет 10,6, тогда как в Евросоюзе в среднем 6—8 погибших на 100 тыс. населения, в ведущих странах 3—5 погибших на 100 тыс. населения. Украина по уровню смертности от ДТП занимает пятое место в Европе. При этом каждый третий погибший в нашей стране — молодой человек в возрасте до 29 лет, что существенно оказывает влияние на демографическое состояние в обществе. Кроме непоправимых человеческих трагедий, несостоятельность страны навести порядок на дорогах приводит к ухудшению ее имиджа и значительный материальный ущерб. Так, по оценкам Всемирного банка, потери украинской экономики от ДТП ежегодно достигают \$ 5 млрд.

Можно отметить, что административные рычаги влияния на обеспечение безопасности дорожного движения, в частности, повышение штрафов за нарушение правил дорожного движения, постепенно теряют свою эффективность. Как показывает опыт передовых стран ЕС, снижение показателей аварийности требует комплексных мер по повышению безопасности дорожного движения, основой которых является анализ факторов, обусловивших возникновение ДТП, и отход от позиций первоочередного обвинения водителя или пешехода [2, с. 22]. Поэтому решить проблему дорожно-транспортного травматизма возможно путем объединения усилий органов государственной власти, органов местного самоуправления, страховых компаний и всего общества [3, с. 20].

С этой целью принята Концепция Государственной целевой программы повышения уровня безопасности дорожного движения в Украине на 2012—2016 гг. Эти актом предполагается обеспечить повышение уровня безопасности дорожного движения, уменьшение количества лиц, пострадавших вследствие ДТП, улучшение условий движения на улицах и дорогах, повышение эффективности системы подготовки участников дорожного движения, надлежащий уровень оказания помощи пострадавшим в ДТП.

При условии выполнения в полном объеме предусмотренных этой программой мероприятий прогнозируется приближение к среднеевропейскому уровню безопасности дорожного движения, в частности, снижение по сравнению с 2011 годом показателей аварийности по: количеству погибших в результате ДТП с 4830 чел. до 3500 чел.; социального риска (количество погибших в результате ДТП на 100 тыс. населения) — с 10,6 до 7,5; транспортного риска (количество погибших в результате ДТП на 100 тыс. транспортных средств) — с 33,2 до 18 [4, с. 22].

Финансирование указанной программы планируется осуществлять за счет средств государственного бюджета, а также других источников, не запрещенных законодательством. С этой целью Министерством инфраструктуры Украины обсуждается возможность создания внебюджетного Специального фонда для повышения уровня безопасности дорожного движения. Одним из источников его наполнения могут быть отчисления страховых компаний, работающих в сегменте автострахования, а также МТСБУ.

Существенным фактором повышения уровня безопасности дорожного движения является обязательное страхование гражданской-правовой ответственности владельцев наземного транспорта (ОСАГО) [4, с. 52].

Учитывая угрожающую статистику по смертности и травматизма в результате ДТП в Украине, экономические убытки от потерь продуктивной рабочей силы и необходимости реабилитации пострадавших вследствие ДТП, а также учитывая сложную ситуацию по обеспечению безопасности дорожного движения, — вопрос по решению указанных проблем приобретает статус угрозы национальной безопасности Украины и должен стать одним из векторов развития национальной политики.

В контексте национальной экономики необходимо обеспечить ясность в вопросах масштаба затрат, связанных с ДТП, которые несет общество, тогда экономические программы по безопасности дорожного движения могут быть представлены как инвестиционные программы, которые обеспечивают социальные услуги. При этом цели и задачи реформирования ОСАГО должны рассматриваться в контексте Государственной целевой программы повышения уровня безопасности дорожного движения.

Список литературы

1. Безпека дорожнього руху: роль страхового ринку / Колективна монографія за ред. О. М. Залетова. — К.: МТСБУ, Асоціація безпеки дорожнього руху, УНДІ «Права та економічних досліджень», 2011. — 64 с.

2. Шевчук В. А. Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. — М.: Издательский центр «Анкил», 1998. — 80 с.

3. Лемер Ж. Автомобильное страхование. Актуарные модели: [Перев. с англ. В. К. Малиновского, изд. 2-е, с дополн.] / Жан Лемер. — М.: Янус-К, 2003. — 64 с.

4. Худяков А. И., Худяков А. А. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. — СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2003.