

ВЗАЄМОДІЯ ДЕРЖАВИ ТА СТРАХОВИКІВ У СИСТЕМІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

АНОТАЦІЯ. У статті розглянуто роль і місце страхових компаній у системі безпеки дорожнього руху.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: страхова компанія, цивільно-правова відповідальність, автотранспортний засіб, бонус — малус, страхування, страхова премія.

АННОТАЦИЯ. В статье рассмотрены роль и место страховых компаний в системе безопасности дорожного движения.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: страховая компания, гражданско-правовая ответственность, автотранспортное средство, бонус — малус, страхование, страховая премия.

ANNOTATION. The article describes the role and place of the insurance companies in the security of the road.

Key words: insurance company, civil liability, vehicle, bonus - malus, insurance premium.

Постановка проблеми. Європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української політики. З метою утворення сприятливих умов для інтеграції випереджаючими темпами має розвиватися автомобільний транспорт, а транспортна політика України має бути приведена до вимог ЄС. Однією із складових якої є безпека дорожнього руху та суттєве зменшення наслідків ДТП. Це вже здійснили країни Східної Європи — нові члени ЄС.

Досвід таких країн свідчить, що свій внесок у справу скорочення дорожньо-транспортних пригод можуть внести страхові компанії шляхом заміни компенсації збитку, викликаного аварією, активною роллю в запобіганні ДТП і розробці навичок безпечного водіння. Така зміна парадигми для страховиків може бути економічно вигідною, оскільки інвестиції в профілактичні програми можуть істотно знизити кількість страхових випадків і розмір страхових виплат.

Аналіз останніх джерел і публікацій. Вагомий внесок у дослідження теоретико-методологічних засад автомобільного страхування зробили вчені України, зокрема, В. Д. Базилевич, І. А. Габідулін, О. О. Гаманкова, І. С. Іванюк, О. М. Залєтов, М. С. Клапків,

В. В. Корнєєв, М. П. Лутак, С. С. Осадець, Р. В. Пікус, В. С. Приходько, Д. П. Расшивалов, Т. А. Ротова, К. О. Сліпко, Я. П. Шумелда, а також закордонні науковці Є. В. Коломін, Ж. Лемер, А. Манес, Л. А. Орланюк-Малицька, П. Мюллер, А. П. Плешков, А. І. Предкальн, Ю. Рантала, В. К. Є. Турбіна, В. В. Шахов, О. А. Циганов, А. І. Худяков, Р. Т. Юлдашев та ін.

Віддаючи належне їх напрацюванням, водночас ряд питань залишається недостатньо дослідженим з погляду і теоретико-методологічних засад, і конкретних практичних заходів щодо ролі та місця страхових компаній у системі безпеки дорожнього руху.

Постановка завдання. Метою цієї статті є виявлення напрямків взаємодії держави та страховиків щодо вирішення проблем зменшення наслідків ДТП.

Виклад основного матеріалу дослідження. За оцінкою ВО-ОЗ схована епідемія дорожнього травматизму викликає кризу охорони здоров'я і стає основною причиною поширення бідності. Проте, агентства взаємодопомоги, недержавні організації з проблем розвитку, благодійні фонди й ключові міжнародні організації продовжують зневажати й ігнорувати цю швидкозростаючу проблему.

За прогнозами, кількість смертельних випадків на дорогах збільшиться протягом наступних десяти років з 1,3 млн до рівня понад 1,9 млн до 2020 року. Тому Commission for Global Road Safety вважає, що необхідно зупинити цей вражаючий ріст дорожнього травматизму, а згодом почати його зниження від року до року. Отже, до 2020 року в усьому світі можливо запобігти 5 млн смертей і 50 млн серйозних травм шляхом суттєвого збільшення інвестицій у безпеку дорожнього руху в глобальному, регіональному та національному масштабах [1, с. 22].

Вважається, що інвестиції в сферу дорожньої безпеки можуть знизити соціальні витрати. Аналіз витрат і прибутку показали, що вигода від прийнятих заходів щодо дорожньої безпеки, яка виражається в економії відносно витрат через скоєння ДТП, часто перевищує витрати на реалізацію заходів щодо запобігання або зниження числа ДТП [2; 3].

Новим принципом для ЄС у розробленні профілактичних проєктів у сфері безпеки дорожнього руху є попередній аналіз їхньої економічної ефективності (співвідношення збитків і прибутків) і нова рекомендація впроваджувати лише ті заходи, які визнано ефективними. Такими вважають рішення вартістю до 1 млн євро, які дозволяють протягом року знизити кількість загиблих у ДТП на 1 особу, важко поранених — на 8 осіб, легкопоранених — на

26, а кількість зіткнень зменшити на 200 одиниць («принцип 1 млн євро»).

Таким чином, економічні програми у сфері безпеки дорожнього руху можуть бути представлені як інвестиційні програми, що забезпечують соціальні вигоди у формі продовження життя з високою якістю й певними економічними перевагами, заснованими на ефективному та цілеспрямованому використанні ресурсів.

Безпосередні вигоди для економіки від інвестицій у безпеку дорожнього руху ілюструються наступним прикладом. У 2005 році для Південної Австралії були зроблені оцінки вартості ДТП і економії при скороченні числа ДТП зі зменшенням летальних випадків на 10, важких травм на 100 і легких травм на 1000. Згідно з цими оцінками, загальна економія склала 63,8 млн австралійських доларів, з яких витрати, пов'язані з людьми становлять 80 %, вартість автотранспортних засобів 9 % і витрати загального характеру становлять 11 % [3, с. 15].

Закордонний досвід свідчить про те, що страховий ринок може активно впливати на профілактику ДТП і зниження ваги їхніх наслідків.

Найпоширенішими формами участі страховиків у забезпеченні безпеки дорожнього руху в багатьох країнах є [4]: фінансування пропаганди безпеки дорожнього руху й заходів аудиту безпеки доріг; стимулювання використання додаткових засобів безпеки на транспортному засобі; просвітницька діяльність і поширення інформації про ДТП і пов'язаних з ними факторах ризику; підтримка наукових досліджень у сфері безпеки дорожнього руху; підвищення професійного рівня водіїв.

Страховики також уживають багато зусиль із метою зменшення кількості ДТП і зниження ваги їхніх наслідків, наприклад, використовують системи спостереження за швидкістю автомобіля і його місцем розташування, бортові реєстратори, стимулюють водіїв використовувати активні підголовники, що істотно знижують імовірність серйозного травмування шийних хребців.

Як показує досвід США та інших розвинутих країн, де понад 90 % автомобілів дотримуються правил страхування, одним з перспективних механізмів, які приватний сектор може запропонувати з метою стимулювання безпечного водіння (особливо серед підлітків), є страхові поліси, що передбачають знижки зі страхового внеску за зразкове водіння, зразкове навчання й навчання на курсах або знижки водіям, що не мають дорікань, а також збільшення страхового внеску за порушення правил дорожнього руху.

Дослідження свідчать, що за кордоном автомобільне страхування активно впливає на безпеку дорожнього руху у частині профілактики ДТП і зниження соціально-економічних наслідків. Деякі заходи реалізуються діями всього страхового співтовариства, деякі — за рахунок окремих страхових компаній. Однією з найпоширеніших форм участі страхового співтовариства щодо зменшення дорожнього травматизму у багатьох країнах є фінансування пропаганди безпеки дорожнього руху. Наприклад, у 2003 році Ірландії за рахунок Ірландської Федерації страховиків на ці цілі було виділено 1,3 млн євро.

Ще одним прикладом такої участі є діяльність Інституту технічних засобів регулювання дорожнього руху страховиків Німеччини (Institute for Traffic Engineering of German Insurers), що почав здійснювати свою діяльність у січні 2004 року в Берліні. Серед основних напрямків його діяльності — «Вулиці й дороги», «Регулювання дорожнього руху», «Наслідки дорожніх аварій і біомеханіка» і «Транспортні засоби й динаміка аварійності». У рамках зазначених напрямків інститутом регулярно здійснюються наступні заходи [5, с. 91]:

- організація підготовки фахівців з аудиту безпеки доріг, фінансування розробки методичних документів щодо проведення аудиту безпеки доріг. Зокрема, видані Міністерством транспорту, будівництва й житла Німеччини «Рекомендації з аудиту стану безпеки доріг» були розроблені Поліцейською Академією та при активній участі страховиків за рахунок коштів, наданих Комісією із запобігання страхових позовів (Claims Prevention Commission);
- виділення коштів на заохочення кращих співробітників місцевих комісій з розслідування ДТП;
- пропаганда використання засобів пасивної безпеки;
- розробка заходів щодо запобігання ДТП за участю автофургонів.

Існує багато прикладів заходів, що вживаються окремими страховими компаніями з метою зменшення кількості ДТП і зниження соціально-економічних наслідків, наприклад, використання систем спостереження за швидкістю машини та її місцем розташування (страхова компанія «АХА» у Франції), використання бортових реєстраторів — аналогів авіаційних «чорних ящиків» (страхова компанія «Norwich Union» у Великобританії), стимулювання використання активних підголівників, що істотно знижують імовірність серйозного травмування шийних хребців (канадська страхова компанія «Insurance Company of British Columbia», шведський страховик «Folksam»). Французькі страхові

компанії пропонують своїм клієнтам, що побували в ДТП, пройти стажування в центрі попередження аварійності. Там водії здобувають практичні навички безаварійної їзди та заощаджують на страховому полісі: при продовженні договору обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортного засобу до водія не застосовується підвищувальний коефіцієнт.

Страхові компанії Франції та Фінляндії пропонують своїм клієнтам, що побували в ДТП, пройти стажування в спеціальних центрах з навчання водінню й попередження аварійності. Статистика показує, що серед водіїв, які пройшли стажування, 90 % зменшили ризик потрапляння в ДТП.

«Allianz» — один з найбільших транснаціональних автостраховиків, забезпечуючи покриття для 50 млн клієнтів у страхуванні автоцивільної відповідальності в усьому світі, є надійним партнером по реалізації ініціатив у сфері дорожньої безпеки й багато років веде власні науково-дослідні роботи в цій галузі. Понад 70 років «Центр технологій Allianz» успішно здійснює ризик-менеджмент, щотижня проводячи краш-тести автомобілів, і вносить реальний вклад у підвищення безпеки, скорочення збитку й зниження частоти ДТП. З метою підвищення поінформованості водіїв про безпеку «Центр технологій Allianz» офіційно підтримує Карту безпеки на дорогах ЄС і виступає офіційним спонсором «Formula One™». Крім того, одна з ліній бізнесу Allianz, представлена по усьому світі, спеціально призначена для співробітництва з автомобільною промисловістю. Компанія «Allianz Global Automotive» є провідним страховим партнером автовиробників і дилерів, надаючи комплексні рішення по страхуванню й автотранспорту їхнім клієнтам по усьому світі. У цей час Allianz співробітничав з 44 великими брендами в 28 країнах, зокрема, з Daimler Insurance Services Gmb [6].

До найпоширеніших форм участі страхового ринку в забезпеченні безпеки дорожнього руху є також застосування в обов'язковому страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземного транспорту механізмів економічного стимулювання безаварійної їзди (використання коефіцієнта бонус-малус, що дозволяє шляхом використання знижок і надбавок до страхового тарифу підвищувати або зменшувати плату за страхування залежно від кількості ДТП).

У більшості європейських країн страхові тарифи з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземного транспорту не регулюються державою. Максимальні коефіцієнти підвищення істотно розрізняються залежно від країн

(з 65 % до 250 %), так само, як і коефіцієнти зниження, які коливаються від 20 % до 75 % [4, с. 9].

Система бонус-малус встановлює залежність розміру страхових премій від наявності збитків у попередніх періодах страхування та використовує такі критерії, як характеристики автомобіля, географічне положення, характер використання автомобіля й річний пробіг.

Аналіз європейського досвіду свідчить, що розробка й послідовна реалізація комплексних заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху дозволяє досягти планомірного зниження кількості ДТП і ваги їхніх наслідків.

До числа країн, у яких питанням забезпечення безпеки дорожнього руху приділяється найпильніша увага й вони вважаються одним з основних національних пріоритетів, слід зазначити Скандинавські країни. Питомі показники смертності на дорогах із розрахунку на 1 млн жителів і 1 млн автомобілів у цих країнах найнижчі серед європейських країн [4, с. 10].

Участь автостраховиків у заходах щодо запобігання ДТП можна продемонструвати на прикладі взаємодії страхових компаній і держави в питаннях забезпечення безпеки дорожнього руху у Фінляндії [7, с. 34].

Робота в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є предметом діяльності Фінського центру страховиків і Комітету страхових компаній з безпеки дорожнього руху. Страховики беруть участь у формуванні баз даних по ДТП, проводять аналіз причин виникнення аварій на дорогах, оцінюють вплив таких факторів, як інтенсивність дорожнього руху, категорія транспортного засобу, перевищення швидкості, неправильне керування транспортним засобом, алкогольне сп'яніння водія. Досліджується динаміка ДТП за такими критеріями, як стан дорожнього полотна, наявність залізничних переїздів, аварії за участю тварин і т.д. На основі проведеного аналізу статистики ДТП страхові компанії впливають на формування заходів, реалізованих у рамках Національної програми безпеки дорожнього руху. Реалізація даної програми передбачає скорочення числа загиблих у результаті ДТП більш ніж у 2 рази. Страховики беруть участь і у фінансуванні програм по забезпеченню безпеки на дорогах. Витрати на безпеку дорожнього руху включено до структури страхового тарифу з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземного транспорту. Наприклад, у 2006 році вони становили 6,3 млн євро [4, с. 11].

Підсумками проведених страховиками масштабних кампаній, спрямованих на зниження рівня аварійності і, як наслідок, зменшення розмірів страхових виплат, стає підвищення загальної ефективності страхового бізнесу. В Ірландії, наприклад, завдяки зазначеним заходам у 2002 році вперше за кілька років був досягнутий позитивний фінансовий результат по автостраховуванню. Одержання прибутку страховими компаніями дозволило їм знизити тарифи на поліси автостраховування в середньому на 10 %. Сумарний прибуток цих страховиків з урахуванням інвестиційного доходу становив 183,2 млн євро.

Висновки з проведеного дослідження. Таким чином, розвинуті країни світу розглядають автомобільне страхування як важливий інструмент підвищення безпеки дорожнього руху. Участь страховиків у підвищенні безпеки дорожнього руху приносить відчутний соціально-економічний ефект, що виражається, у першу чергу, у зниженні аварійності на дорогах, скороченні кількості смертельних випадків у ДТП і, як наслідок, кількості страхових випадків і обсягів страхових виплат.

В Україні є всі передумови для адаптації закордонного досвіду по участі страхових компаній у забезпеченні безпеки дорожнього руху. У зв'язку із цим необхідно визначити й законодавчо закріпити науково обґрунтовані форми й методи участі страховиків у системі безпеки дорожнього руху, розширити форми партнерства з органами виконавчої влади та місцевого самоврядування, інших структур, задіяними в рішенні цих питань.

Література

1. Сделаем дороги безопасными. Десятилетие действий по дорожной безопасности // Commission for Global Road Safety, 2010. — 44 с.
2. *Поліщук В.П.* Вплив дорожньої безпеки на економіку / В.П. Поліщук // Збірник наукових праць НТУ. — 2009. — №3. — С. 1—3.
3. Стремление к нулю: высокие задачи и системный подход в безопасности дорожного движения // OECD. — М., 2009. — 295 с.
4. *Матвеева И. Ю.* Социально-экономическое значение ОСАГО в повышении безопасности на дорогах // Страховое дело. — 2008. — №10. — С. 9—12.
5. The German Insurance Industry. 2004 Yearbook, p. 90—99.
6. Allianz выступает за дорожную безопасность // [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://egid.info/ins/inszarubech/de/144-92>
7. Вопросы ОСАГО и безопасность дорожного движения // Доклад РСА. — М., 2006. — 40 с.

Статтю подано до редакції 01.10.2012 р.