

Роль страховиків у безпеці дорожнього руху: іноземний досвід



Заступник Голови Ради ЛСОРУ
к.е.н., доцент
ОЛЕКСАНДР ЗАЛЕТОВ

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

Впровадження лікувально-діагностичних алгоритмів і стандартів надання медичної допомоги дозволяє підвищити точність діагностики загрозливих станів у потерпілих внаслідок ДТП, здійснювати надання першої й кваліфікованої медичної допомоги з використанням уніфікованих технологій, що включають раціональний обсяг, пріоритетність і послідовність заходів. Тому застосування розробленої за участі страховиків комплексної методики для поліпшення якості судово-медичного дослідження смертельної й не смертельної автодорожньої травми поліпшує якість судово-медичних експертиз і підвищує її значимість.

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 страховий поліс, що передбачає 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.

У США діє Страховий інститут дорожньої безпеки (Insurance Institute for Highway Safety, IIHS) – незалежна, некомерційна наукова та освітня організація, що займається скороченням втрат внаслідок ДТП (смертей, травм і пошкодження майна). IIHS створено в 1959 році з ініціативи автостраховиків. За результатами незалежних краш-тестів, ця організація щороку оголошує назви найбезпечніших автомобілів модельного року (Top Safety Pick), що впливає на розміри страхових тарифів в автомобільному страхуванні та на рівень попиту на автомобілі.

За участю страховиків в Європі також створено аналогічну організацію. Починаючи з 2007 року, Європейський інститут безпеки Euro NCAP надає загаль-

ний рейтинг кожної моделі автомобіля, безпеку якого він перевіряє. Окремі тести проводяться в чотирьох різних категоріях, які надають загальну оцінку. До цих чотирьох категорій відносяться: захист дорослих водія та пасажирів, захист дітей, захист пішоходів та активні системи безпеки.

Німецькі страховики з'ясували, що наїзди на автомобіль ззаду частіше трапляються в інтенсивному транспортному потоці в місті, а також під час руху в заторах. Приблизно 75% цих зіткнень відбуваються на швидкості нижче 30 км/год, і в 50% випадків водій зовсім не натискав на гальмо перед зіткненням. У зв'язку з цим вони виступили інвесторами розробки та впровадження системи попередження про зіткнення та автоматичне гальмування «City Safety». Ця система пильно стежить за транспортними засобами попереду за допомогою лазерного датчика, інтегрова-



ного у верхню частину вітрового скла на висоті дзеркала заднього виду. Вона стала найкращою системою автоматичного гальмування у світі за результатами випробування німецької організації ADAC у 2011 році.

Статистика страхових виплат, пов'язаних з Volvo XC60, показала, що «City Safety» знижує розмір страхових виплат за позовами про відшкодування загрози життю та здоров'ю на 51%, а вартість ремонту автомобіля знижується на понад 20%.

У 2011 році переваги технології «City Safety» були документально підтверджені в іншому звіті IIHS (Страховий інститут безпеки дорожнього руху), де було зафіксовано зниження частоти зіткнень у межах 22%.

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, в 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:

- 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.

Важливу роль у сприянні проведенню заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху в Німеччині грає Рада з безпеки дорожнього руху (Deutscher Verkehrssicherheitsrat).

Дохідна частина бюджету Ради з безпеки дорожнього руху на 22% формується за рахунок федерального бюджету, близько 60% – за рахунок коштів виробників автомобілів і спілок підприємців, а 18% – припадає на страховиків.

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»).

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.

У Фінляндії 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, підвищення 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. Витрати на безпеку дорожнього руху включені до структури страхового тарифу з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземного транспорту.

Таким чином, найпоширенішими формами участі страховиків у забезпеченні безпеки дорожнього руху в багатьох країнах є:

- 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 й пов'язаних з ними факторах ризику;
- підтримка наукових досліджень у сфері безпеки дорожнього руху;
- підвищення професійного рівня водіїв.

Підсумками проведених страховиками масштабних кампаній, спрямованих на зниження рівня аварійності й, як наслідок, зменшення розмірів страхових виплат, стає підвищення загальної ефективності страхового бізнесу. 

