

ПРИНЦИПИ ТА ПРОБЛЕМИ ВИЗНАЧЕННЯ КОЕФІЦІЄНТУ БОНУС-МАЛУС ЗА ДОГОВОРАМИ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Олена Машаро
Начальник
Департаменту
інформаційного
забезпечення,
аналізу та
методології
страхування
Моторного
(транспортного)
страхового бюро
України

ФІНАНСОВІ ІНСТИТУТИ

Аналізуються загальні питання використання системи бонус-малус та проблеми її застосування за обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні. Надаються пропозиції щодо єдиного порядку встановлення коефіцієнту бонус-малус за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Постановка проблеми. Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (далі Закон) [1] передбачає можливість застосування коригуючих коефіцієнтів так званої системи бонус-малус. Зараз, на дев'ятому році існування цього виду страхування зазначена система суттєво впливає на страхові платежі, які встановлюються страховиками. Закон не дає відповідей на багато питань, які виникають при застосуванні зазначеної системи. Через те коефіцієнт бонус-малус зараз є предметом багатьох суперечок та інструментом демпінгових заходів в гострій конкурентній боротьбі за страхувальника. Необхідно розробити та застосовувати єдиний для всіх учасників страхового ринку підхід до визначення коефіцієнту бонус-малус. Слід зазначити, що питання доцільності та підходів до застосування системи бонус-малус є одним із найбільш дискусійних в страхуванні.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Українські науковці мало займаються сучасною проблематикою

визначення страхових тарифів взагалі та елементів тарифної політики з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів зокрема. Дослідженням питань обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності займаються О.О. Гаманкова, К.О. Лібих, О.М. Залетов та ін. Найбільш відомою публікацією результатів дослідження систем бонус-малус в автострахуванні є книга Ж. Лемера.

Метою даної статті є аналіз сутності та виникнення коефіцієнту бонус-малус в страхуванні, проблем його застосування за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні, погляд автора на вирішення зазначених проблем.

Виклад основного матеріалу. Протягом двадцятого сторіччя автомобілі стали невід'ємною частиною життя людей. Зараз в світі нараховується понад мільярд машин, тоді як на початку двадцятого сторіччя їх було всього кілька тисяч [2]. Кількість автомобілів продовжує збільшуватися. Одночасно

зростає і кількість аварій, пов'язаних з використанням транспортних засобів. В них щорічно травмуються, стають інвалідами та гинуть мільйони осіб. Нанесена автомобілями матеріальна шкода складає астрономічні цифри. Аналітики, журналісти та політики порівнюють ситуацію на автошляхах з війною. Різниця одна: автомобілі випускаються не для шкоди та руйнування, а для покращення якості життя їх власників та користувачів. Автомобілі реально потрібні людям. При цьому травмовані та загиблі - це не ціль, а виключно небажані наслідки експлуатації транспортних засобів.

В більшості країн світу страхування цивільної відповідальності при використанні транспортного засобу вже давно стало обов'язковим видом страхування. В Україні було декілька спроб введення цього виду страхування в обов'язковій формі, але він був реально впроваджений лише починаючи з 2005 року, після прийняття Закону «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (далі Закон). Принцип класичного страхування, і цей вид не є виключенням, побудований на створенні страхового фонду, в який кожний з страхувальників сплачує страхову премію та передає свої ризики. Для забезпечення справедливості формування та використання такого фонду сплачена страхова премія має бути пропорційною ступеню ризику, який вноситься страхувальником. Тобто, при встановленні страхової премії дуже важливо правильно оцінити ризик кожного із страхувальників. Для цього при визначенні тарифної політики потенційні страхувальники розбиваються на однорідні класи таким чином, щоб усі страхувальники, які належать до одного класу, платили б однакові страхові премії. При страхуванні цивільної відповідальності, пов'язаної з експлуатацією автотранспортних засобів, для розподілу ризиків за групами вводяться апріорні класифікаційні змінні, які вважаються такими, що об'єктивно впливають, та ризик. Зазвичай такими змінними є вік та стать страхувальника, місце його постійного проживання, характер використання автомобі-

ля. Іноді використовуються більш екзотичні фактори, такі як професія, сімейний стан, стан здоров'я, звичка до паління водія і навіть колір авто. В Україні основними коригуючими коефіцієнтами для визначення страхового платежу зараз є тип транспортного засобу, місце його реєстрації, фактор того, чи використовується транспортний засіб як таксі, період його експлуатації. Однак при оцінках апріорних змінних жодним чином не враховуються найважливіші фактори - індивідуальні особливості водіїв, які експлуатують однакові транспортні засоби в однакових умовах. Це такі індивідуальні особливості водія як швидкість реакції, точність оцінок, стиль водіння, знання правил дорожнього руху, ставлення до алкоголю та інші. Зазначені фактори не приймаються до розгляду при встановленні тарифних факторів за апріорними класифікаційними ознаками і таким чином начебто однорідні за апріорними оцінками класи страхувальників фактично є досить різнорідними.

Для вирішення питання щодо врахування індивідуальних особливостей водіїв виникла думка використовувати апостеріорні оцінки, за якими б визначались коефіцієнти зміни страхової премії в залежності від історії страхових подій в попередні періоди страхування. Спроби вирішити це питання виникли ще в 60-і роки двадцятого сторіччя. Зараз в більшості розвинутих країн застосовується принцип підвищення страхової премії (малус) для страхувальників, які були відповідальними за дорожньо-транспортну пригоду протягом попереднього строку страхування та принцип заохочення шляхом зниження страхової премії (бонус) для страхувальників, які не викликали страхових випадків. Основною метою цієї системи є не тільки стимулювання водіїв на обережне використання транспортних засобів та на скорочення кількості ДТП, а й більш точний розрахунок ступеню ризику та страхової премії, яка б враховувала індивідуальні особливості водія. Така система штрафів та заохочувань при визначенні персональної страхової премії називається системою бонус-

малус (СБМ). Дослідження, які проводилися в багатьох країнах світу, показали, що саме такі індивідуальні, апостеріорні чинники, в дійсності є найбільш важливими та значущими. Прогноз майбутньої кількості страхових подій, побудований на даних про попередній досвід потрапляння водія в ДТП, є найбільш точним у порівнянні із побудовою такого прогнозу на апріорних чинниках, навіть таких як вік та водійський стаж страховальника [3, стор. 26].

Разом з тим слід зазначити, що сама ідея системи бонус-малус не є такою, яка однозначно підтримується у світі, зокрема, серед актуаріїв. Так, деякі фахівці вважають, що зменшення страхової премії водію, який не став винуватцем ДТП, суперечить деяким фундаментальним принципам страхування. Такими принципами зокрема є:

- сплата фіксованої страхової премії, яка є малою у порівнянні із можливою сумою шкоди, нанесеною при страховому випадку. Таким чином невизначеність наслідків страхової події замінюється визначеною сумою страхової премії як плати за ризик. При застосуванні СБМ ступінь передбачуваності при визначенні страхової премії суттєво знижується;

- страховальники, які не потрапили в ДТП, забезпечують компенсацію страхових вимог за договорами страхування, за якими сталися страхові події. При застосуванні СБМ знижки можуть призводити до нестачі коштів, необхідних для компенсацій. Через те з врахуванням надання майбутніх знижок всі страховальники мають апріорі сплачувати підвищені страхові платежі. Тому це знижки, за які всі мають платити;

- за статистичними законами, індивідуальний страховий поліс є одною з складових великого портфелю договорів страхування. При встановленні розміру страхової премії, загалом кажучи, не є важливим, чи стався страховий випадок саме за цим полісом, чи за іншим, тому що наявність та кількість страхових випадків є реалізацією випадкової величини, яка не залежить від суб'єктивно-індивідуальних факторів. Також зрозуміло, що відсутність стра-

хових подій не завжди означає майстерність водія.

Однак враховуючи вищезазначені переваги системи бонус-малус та позитивну реакцію страховальників на її застосування, більшість із страховиків, включаючи українських, застосовують СБМ.

Поширення СБМ та порядок її застосування, зокрема, при здійсненні обов'язкового страхування цивільної відповідальності автовласників, в різних країнах є різним, залежить від страхового регулювання та регламентації тарифної політики з цього виду страхування.

Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» також передбачає можливість застосування системи бонус-малус. Саме можливість, а не обов'язок. Для регламентованих розмірів страхових платежів це досить дивна, незвична норма. Зовсім незрозуміло, чи може страховик певний час застосовувати СБМ, а потім припинити це робити? Якщо може, то не зрозуміло, які коефіцієнти бонус-малус в такому випадку він має застосовувати - ті, які були в попередньому полісі або виключно одиничний, стартовий коефіцієнт, не приймаючи до уваги попередній досвід страховальника? А чи можливо застосовувати змішаний принцип: наприклад, бонус не збільшувати або не застосовувати зовсім, а малус застосовувати та враховувати наявність аварій в попередні роки? Закон не забороняє можливості таких дій страховика. А це означає, що, загалом кажучи, в умовах чинного Закону українські страховики можуть не застосовувати зовсім або застосовувати власну систему бонус-малус. Вважаємо, що законодавець впровадив таку незвичну для регулювання норму через те, що запропонована в Законі система не є розрахованою (через відсутність статистичних даних) та апробованою. Українська СБМ не містить обмежень щодо її застосування для окремих типів транспортних засобів або щодо особливостей її застосування для страховальників-фізичних та юридичних осіб. В країнах з розвинутими страховими ринками страхо-

вики переважно використовують систему бонус-малус для легкових автомобілів, які належать фізичним особам, та не використовують для транспортних засобів підприємств.

Розглянемо деякі питання, які виникають при визначенні коефіцієнту бонус-малус згідно умов, зазначених в Законі.

1. Залежно від чого має визначатися коефіцієнт бонус-малус?

В п. 8.1. статті 8 Закону зазначено, що коефіцієнт бонус-малус можна застосовувати «залежно від наявності чи відсутності страхових випадків з вини осіб, відповідальність яких застрахована, в період дії попередніх попередніх договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності...». Разом з тим в таблиці, яка визначає значення цього коефіцієнту, зазначається кількість страхових виплат, а не кількість страхових випадків. В п. 8.2 Закону вказано, що «при укладанні договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності страхувальнику присвоюється клас залежно від частоти страхових випадків, які виникли з вини особи, відповідальність якої застрахована». Таким чином не зовсім зрозуміло, як рахувати кількість страхових виплат: чи то є кількість страхових випадків, за якими були проведені страхові виплати, чи то є кількість страхових випадків, за якими було заявлено про збитки, незалежно від того, проведені страхові виплати, чи ні, чи то є кількість потерпілих, яким відшкодовані збитки чи від яких страховик отримав заяви про відшкодування збитків. Ми бачимо, що для визначення коефіцієнту бонус-малус в Законі зазначаються різні показники: «залежно від наявності чи відсутності страхових випадків», «від кількості страхових виплат» та «залежно від частоти страхових випадків». Безумовно, це є одним із технічних недоліків цього Закону.

Вважаємо, що клас бонус-малус має визначатися залежно від кількості страхових випадків (ДТП), за якими страховик здійснив або може здійснити страхові виплати. При цьому збитки, які не перевищують розмір франшизи, або за якими відмовлено у вип-

латі страхового відшкодування, мали б враховуватись, але, приймаючи до уваги зазначення кількості виплат в таблиці п. 8.1 ст. 8 Закону, як правило, такі випадки не враховуються при визначенні цього коефіцієнта. В практиці страховиків інших країн коефіцієнт бонус-малус визначається залежно від кількості страхових випадків, незалежно від суми та факту проведення страхових виплат, тобто, страхові події з так званими нульовими виплатами також враховуються.

2. Кому присвоюється клас бонус-малус - транспортному засобу або страхувальнику?

Ніби то відповідь очевидна: - страхувальнику, тому що в таблиці п. 8.1 ст. 8 Закону вказано «з урахуванням наявності страхових випадків з вини страхувальника». Але страхувальником може бути особа, яка зовсім не управляє транспортним засобом і таким чином фактично не може бути винною у ДТП. В п. 8.2 Закону зазначене дещо інше: «При укладанні договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності страхувальнику присвоюється клас залежно від частоти страхових випадків, які виникли з вини особи, відповідальність якої застрахована». Не зрозуміло чому виникло питання залежності від «частоти страхових випадків». Будемо вважати таку зміну чинників технічною недосконалістю Закону і читати відповідну норму як залежність від кількості страхових випадків, які виникли з вини осіб, допущених до керування зазначеним транспортним засобом.

З вересня 2011 року впроваджена норма про те, що поліс обов'язкового страхування розповсюджує свою дію на будь-якого водія, який законно допущений до керування забезпеченим транспортним засобом. Так, в Законі вказано: «особи, відповідальність яких застрахована, - це страхувальник та інші особи, які правомірно володіють забезпеченим транспортним засобом. Володіння забезпеченим транспортним засобом вважається правомірним, якщо інше не встановлено законом або рішенням суду». Таким чином, виходить,

що для визначення коефіцієнту бонус-малус слід враховувати всі страхові випадки, які трапилися із забезпеченим транспортним засобом протягом попереднього строку дії договору страхування. А тому коефіцієнт бонус-малус не є коефіцієнтом, який присвоюється конкретному страхувальнику. Слідством такого висновку є те, що при укладанні одним страхувальником декількох договорів страхування щодо різних транспортних засобів, це не означає, що для всіх таких договорів має застосовуватися однаковий коефіцієнт бонус-малус.

3. Чи можна вважати, що коефіцієнт бонус-малус застосовується для забезпеченого транспортного засобу незалежно від страхувальника?

Враховуючи вищенаведені розсуди, нібито можна було б так вважати, зокрема, у випадку якщо не змінюється його власник, тобто, якщо транспортний засіб використовується так само, як і в попередній строк страхування. Але виникає питання: чи можливо для адекватної оцінки ризику не приймати до уваги страхову історію страхувальника, з яким укладається договір страхування? Чи можна надавати додаткову знижку при переукладанні договору страхування, якщо із забезпеченим транспортним засобом страхових випадків протягом строку дії попереднього договору страхування не траплялося, але страхувальник, який укладає договір страхування, був винним у ДТП при керуванні іншого транспортного засобу? Звичайно, це не є раціональним для оцінювання ризику, який привносить такий страхувальник. Висновок напрошується сам собою: для оцінки ризику необхідно приймати до уваги і статистику ДТП, які траплялися з забезпеченим транспортним засобом, і кількість страхових випадків, які траплялися з вини фізичної особи-страхувальника.

4. Чи можна застосовувати відмінний від стартового клас бонус-малус до страхувальника, якщо він укладає договір страхування щодо іншого транспортного засобу, ніж в договорі страхування, який завершився? На-

приклад, при заміні транспортного засобу?

Вважаємо, що можна. Більш складним є питання про укладання договору щодо другого або третього транспортного засобу одним страхувальником. Для оцінки ризику розсуди можуть бути такими: якщо фізична особа має два та більше автомобілів, які використовуються для різних цілей, по черзі, то нібито ризик не збільшується, а тому до всіх таких авто можна застосовувати єдиний коефіцієнт бонус-малус. Але якщо другий та наступні автомобілі придбаються, в тому числі, для використання іншими членами родини, можливо, менш досвідченими водіями, то це дуже суттєвий фактор ризику. Згідно до діючого Закону, в Україні транспортний засіб є забезпеченим і страховик зобов'язаний виплачувати страхове відшкодування, незалежно від того, хто керував транспортним засобом під час ДТП, в якому винен водій транспортного засобу, вказаного в договорі страхування, якщо водій-винуватець був законно допущений до керування транспортним засобом. Таким чином якщо страховик при укладанні договору страхування виявив, що придбання додаткового автомобіля не підвищує ризик, внесений страхувальником, має встановлюватися один коефіцієнт СБМ, а якщо ризик підвищується - інший. Для впровадження єдиного порядку визначення коефіцієнту бонус-малус, враховуючи неможливість перевірки факту та коректності відповідної оцінки ризику, пов'язаного з придбанням додаткового транспортного засобу при укладанні договору страхування, вважаємо, що за договорами для додаткових транспортних засобів клас бонус-малус має встановлюватися не вищим, ніж стартовий. Тобто, знижки не надавати, а підвищуючі коефіцієнти мають застосовуватися. На користь такого висновку впливає факт того, що надання таких знижок практично не враховувались при визначенні діючої тарифної політики з цього виду страхування.

5. Чи має бути ліміт часу між закінченням одного та початком нового до-

говору страхування для того щоб збільшувати знижки та підвищувати клас бонус-малус?

Вважаємо, що такий ліміт має бути встановленим та може бути різним для зниження та підвищення класу.

З врахуванням всіх вищезазначених питань в Моторному (транспортному) страховому бюро України розроблені пропозиції щодо єдиного порядку визначення класу системи бонус-малус, які найближчим часом будуть впроваджені в практику страховиків. Такий порядок може стати складовою документа «Особливості укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», передбаченого п. 17.6 ст. 17 Закону [1].

ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 01.07.2004 № 1961-IV з подальшими змінами/[Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1961>
2. Електронний ресурс. - Режим доступу: <http://podrobnosti.ua/auto/2011/08/22/787208.html>
3. Ж. Лемер. Системы бонус-малус в автомобильном страховании: Перев. с англ., изд. 2-е, - М.: Янус-К, 2003, - 259 с.