

ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ ТА АНДЕРАЙТИНГУ У СФЕРІ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Ксенія Лібіх,
асистент кафедри
страхування
ДВНЗ «Київський
національний
економічний
університет
ім. Вадима
Гетьмана»

ФІНАНСОВІ ІНСТРУМЕНТИ

На основі дослідження проблем тарифної політики та андерайтингу у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні обґрунтовується необхідність перегляду базової страхової премії та коригуючих коефіцієнтів. Наведено структуру та визначено характеристики адекватності страхової премії. За допомогою аналізу факторів впливу на величину страхової премії й узагальнення міжнародного досвіду запропоновано системний підхід до вирішення проблеми стосовно забезпечення її достатності, передусім, для виконання страхових зобов'язань.

Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (далі – Закон), діє вже понад чотири роки і весь цей час залишалися незмінними як значення базової страхової премії, так і коригуючих коефіцієнтів. З одного боку, це зумовлено тим, що розрахунки даних показників базувались на достовірних оцінках, адекватних статистично-ймовірнісних моделях, з другого боку – відсутністю у страховиків узгодженого і чіткого підходу до проведення тарифної політики та андерайтингу. Зволікання з перерахунком і зміною розмірів базової премії і деяких коригуючих коефіцієнтів спричинене, зокрема, й тим, що донедавна страховики мали значний потенціал страхових надходжень за рахунок активного розвитку автокредитування та поширення обов'язкової форми даного виду страхування, більшість компаній цілком задовольняли існуючі умови, багато з них навіть вбачали можливості для демпінгу. Однак упродовж останнього року

ситуація на даному сегменті страхового ринку у зв'язку з загальною фінансово-економічною кризою докорінно змінилася. Страховики, левову частку портфелів яких становить автотранспортне страхування, в т.ч. страхування цивільно-правової відповідальності власників наземного транспорту, опинились у загрозливій ситуації стосовно фінансової спроможності виконувати свої зобов'язання перед страхувальниками. Останнім часом все частіше порушуються питання достатності розмірів законодавчо встановлених показників для визначення страхової премії, доцільності існування деяких коригуючих коефіцієнтів, необхідності уточнення їх переліку, а також удосконалення порядку й умов укладання договорів такого страхування. Саме тому, на наш погляд, проблема тарифної політики й андерайтингу у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є актуальною і потребує окремого наукового дослідження.

Над дослідженням проблем андерайтингу і тарифної політики щодо обов'язкового Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні працювали Ю. Заїкін, Я. Шумелда, В. Фурман, І. Гумінський, І. Іванюк, О. Машаро, О. Залетов та ін. Однак за нинішніх умов фінансово-економічної кризи в Україні багато висновків і пропозицій потребують наукового переосмислення та подальшого уточнення. Крім того, автор ставить на меті не лише визначити можливі шляхи вирішення означених проблем у сучасних умовах ринку, а й за допомогою системного підходу запропонувати єдиний комплекс заходів з удосконалення тарифної політики й андерайтингу у сфері ОСЦПВВНТЗ. Для цього передусім необхідне теоретичне обґрунтування і логічне взаємоузгодження існуючих факторів впливу як на розмір страхової премії, так власне на процес її визначення.

При визначенні страхової премії важливо правильно оцінити кожен ризик. Оскільки ризики не є однаковими, то справедливо вимагати, щоб страхова премія кожного страхувальника була пропорційна ризику, переданому на страхування. Відповідно, основне завдання актуарних розрахунків при розробці нових тарифів і перерахунку вже існуючих полягає в розподілі страхувальників і їхніх ризиків на однорідні групи з тим, щоб страхові премії відповідали зобов'язанням, а страхувальники, які належать до однієї і тієї ж групи, сплачували однакові премії. Саме на забезпечення такого завдання спрямована існуюча структура страхової премії (рис. 1).

Страхова премія за внутрішнім договором ОСЦПВВНТЗ, структура якої графічно зображена на рис. 1, складається з двох частин. Основну частину страхової премії становить базова премія (базовий платіж). Важливим доповненням до основної частини є знижки і надбавки у вигляді передбачених коригуючих коефіцієнтів, у т.ч. коефіцієнтів системи бонус-малус. В свою чергу базова премія складається з нетто-премії та навантаження. Слід зазначити, що максимальна частка навантаження в базовій страховій премії опосередковано регламентована законодавством, зокрема, п. 18.2 ст. 18

Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», в якому йдеться про дострокове розірвання договору страхування за відсутності страхових виплат і право на утримання страховиком до 20% частки страхової премії, що підлягає поверненню [1]. Базова страхова премія має бути скоригована на 6 – 8 коефіцієнтів, значення яких встановлюються не лише залежно від категорії ризику, а й залежно від типу договору внутрішнього страхування. Таким чином, за допомогою системи коригуючих коефіцієнтів страхувальників розподілено на однорідні групи за певною ознакою, які відрізняються одна від одної частотою настання випадків і середнім значенням страхової виплати. Обов'язково враховуються коригуючі коефіцієнти за такими ознаками, як тип транспортного засобу, територія використання транспортного засобу, сфера використання транспортного засобу (фізичною чи юридичною особою), водійський стаж, кількість зазначених у договорі осіб, наявність спроб страхового шахрайства чи регресних позовів до страхувальника. У разі, якщо договір страхування укладений менше ніж на 12 місяців, необхідно застосувати додатково коефіцієнт залежно від строку його дії. У наступні після першого роки страхування повинні враховуватись знижки/надбавки за системою бонус-малус, виходячи з відсутності чи наявності страхових випадків у період дії попередніх договорів ОСЦПВВНТЗ.

Основою базової страхової премії є нетто-премія, розмір якої визначається актуарним методом за допомогою статистично-ймовірнісних моделей розрахунку. Базова страхова премія є єдиною для всіх страховиків, які укладають договори ОСЦПВВНТЗ, що визначено ст. 7 даного Закону. Відповідно до ст. 7 Закону, розмір базової страхової премії і коригуючих коефіцієнтів затверджує Держфінпослуг за поданими пропозиціями Моторного (транспортного) страхового бюро України (далі – МТСБУ). Розміри індивідуальних страхових премій за внутрішніми договорами ОСЦПВВНТЗ встановлюються страховиками самостійно шляхом добутку базового платежу та відповідних коригуючих коефіцієнтів [1, ст. 7].

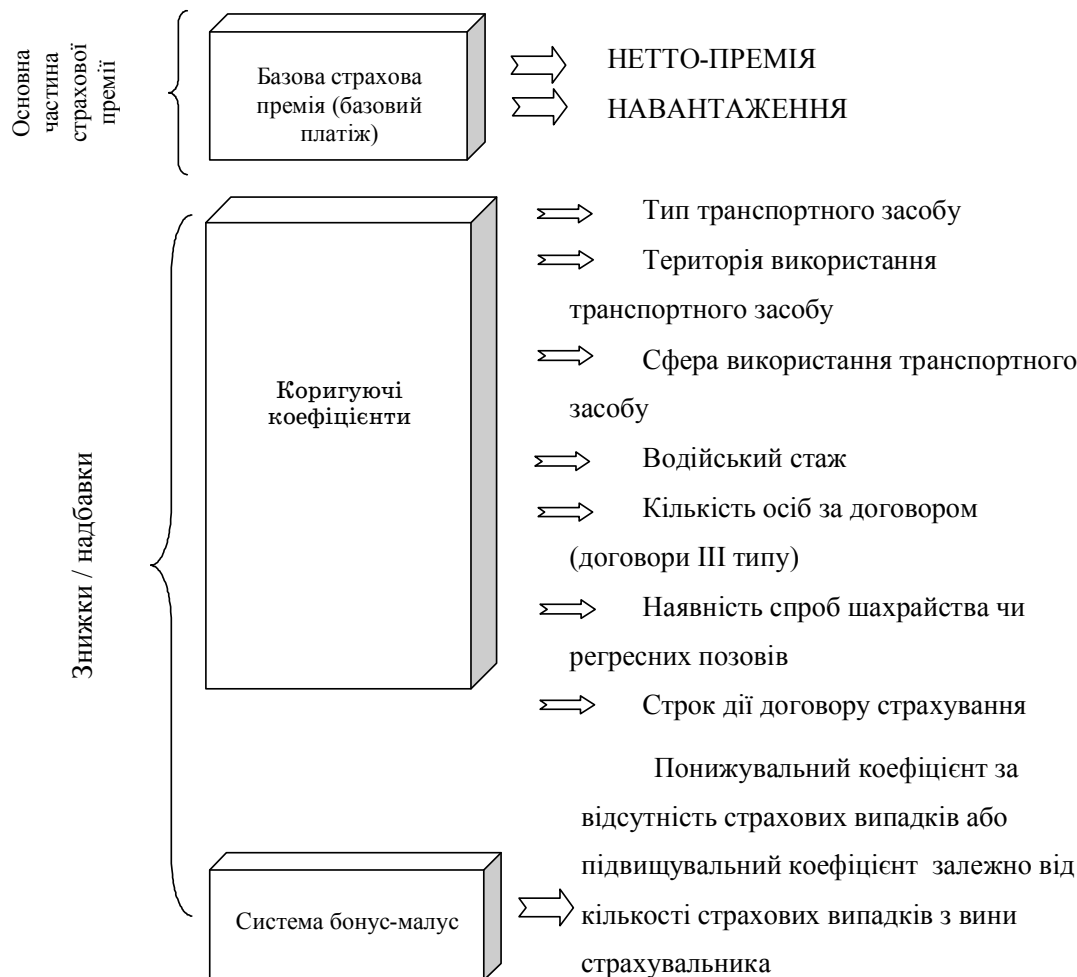


Рис. 1. Структура страхової премії за внутрішнім договором ОСЦПВВНТЗ

Відповідно до того, що Закон передбачає страхову компенсацію за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю і майну третіх осіб, при моделюванні та проведенні розрахунків базова нетто-премія визначається як сума відповідних складових:

Π_1 – складова базової нетто-премії, яка відповідає страховій події, внаслідок якої заподіяно шкоду майну третьої особи;

Π_2 – складова базової нетто-премії, яка відповідає страховій події, наслідком якої є нанесення травми третій особі;

Π_3 – складова базової нетто-премії, яка відповідає страховій події, внаслідок якої настала інвалідність третьої особи;

Π_4 – складова базової нетто-премії, яка відповідає страховій події, наслідком якої є смерть третьої особи.

Таким чином, страхова базова нетто-премія Π може бути представлена у такому вигляді:

$$\Pi = \sum_{k=1}^4 \Pi_k.$$

Розмір базової страхової премії орієнтований на усереднені умови ринку ОСЦПВВНТЗ, при цьому мета актуарних розрахунків полягає у визначенні розміру страхового фонду, який повинна сформувати усереднена страхова компанія для здійснення виплат за такими договорами страхування. Індивідуалізація страховика забезпечується встановленням гарантованої кількості укладених договорів страхування (щонайменше 50 тис. шт.). Проте, зважаючи на велику кількість страховиків-членів МТСБУ, страховики мають досить різні показники страхової діяльності, які можуть значно відрізнятись від середніх по ринку. Тому час від часу виникають дискусії стосовно надання страховикам права самостійно проводити актуарні розрахунки і вибудовувати власну тарифну політику за даним видом страхування. На наш погляд, такі рішучі зміни є передчасними і можуть призвести до дестабілізації цього сегменту страхового ринку. Наділення такими повноваженнями вітчизняних страховиків на сьогоднішній день є недоцільним з таких причин:

1) неповнота, а іноді і відсутність статистичних даних для здійснення кожним страховиком власних актуарних розрахунків;

2) відсутність у багатьох страхових компаніях кваліфікованих актуаріїв;

3) низький рівень дисципліни, недобросовісність деяких страховиків;

4) нестабільна і часто непередбачувана ситуація на ринку.

Практика показує, що на сьогоднішній день серед страховиків-членів МТСБУ лише одиниці мають необхідну статистичну базу для здійснення актуарних розрахунків, а також склад фахівців, які здатні забезпечити організацію й проведення такої роботи і належне впровадження її результатів у страхову діяльність.

Фінансове забезпечення страхових зобов'язань за внутрішніми договорами ОСЦПВВНТЗ значною мірою залежить від раціональності й об'єктивності тарифної політики, яку проводить МТСБУ спільно зі страховиками-членами. У 2007 р. спеціальною робочою групою актуаріїв була проведена робота щодо оцінки адекватності базової страхової премії та коригуючих коефіцієнтів, виходячи із статистичних даних страховиків-членів МТСБУ, результат якої довів адекватність основних складових базової страхової премії і необхідність уточнення значень певних коригуючих коефіцієнтів [2, с. 36]. У зв'язку з цим виникає потреба з'ясування сутності такого критерію, як адекватність, на який перевіряються означені показники. На наш погляд, адекватність страхової премії, тобто максимально можлива відповідність її розмірів, з одного боку, встановленим законодавчим вимогам, а з другого – потребам і умовам ринку, має такі дві характеристики, як розумність і достатність. Перша характеристика означає, що страхові премії, незалежно від групи ризиків, відповідно до якої вони розраховані, не повинні бути завищеними, навіть за умов невизначеності або неповноти аналітико-статистичної бази для їх розрахунку. Послуга ОСЦПВВНТЗ, з огляду на її соціально-економічне призначення, має бути максимально прийнятною для всіх власників транспортних засобів, тому дана характеристика є важливою для недопущення необгрунтованого підвищення страхових премій за такими договорами страхування. Друга характеристика – достатність – означає, що страхові премії в той же час не повинні

бути заниженими, оскільки в такому випадку їх загального обсягу не вистачить для формування страхових резервів і фінансового забезпечення виконання зобов'язань страховика за договорами страхування. Таким чином, страхові премії за договорами ОСЦПВВНТЗ можна вважати водночас достатніми і розумними, якщо вони забезпечують необхідний обсяг надходжень для компенсації збитків, витрат на ведення справи, і в той же час є прийнятними для населення та враховують можливість одержання страховиком певного доходу.

З огляду на наявність ряду факторів, що з плином часу змінюють частоту і розмір збитків, існує необхідність перевіряти на адекватність базову премію та відповідні поправочні коефіцієнти і, в разі потреби, коригувати їх. Закон дозволяє змінювати розмір базової премії та коригуючих коефіцієнтів, однак водночас не визначає, з якою періодичністю необхідно це робити. Пропозиції до Держфінпослуг щодо зміни розмірів даних показників має висувати МТСБУ, перш за все, з ініціативи страховиків-його членів. З огляду на загострення фінансово-економічної кризи, інфляційні процеси, падіння курсу гривні, а також значне уповільнення темпів розвитку ринку автострахування, послаблення фінансових позицій багатьох страховиків, питання про перерахунок базової страхової премії та коригуючих коефіцієнтів нині є досить актуальним. Пошук і розгляд шляхів вирішення цього питання стримуються через те, що страховики до недавнього часу продовжували отримувати чималі надходження страхових премій за даним видом страхування, що було зумовлено законодавчим підвищенням штрафів для водіїв за відсутність відповідної страховки, а також тим, що багато дрібних збитків учасники дорожньо-транспортних випадків намагаються компенсувати без участі страховика, що певною мірою зменшує обсяги страхових виплат. Однак, на наш погляд, вже найближчим часом слід очікувати на ініціативи та пропозиції з боку МТСБУ та його членів щодо підвищення розміру базової страхової премії та зміни складу і значень коригуючих коефіцієнтів.

На думку деяких експертів, розмір базової премії є занадто низьким в основному через те, що найважливіші параметри, такі як рівень аварійності та середній розмір збитку, враховуючи

також регіональний фактор, вже не відповідають реальній дійсності. Основна проблема проведення точних розрахунків – брак достовірних, повних статистичних даних. За таких обставин перерахунок базової страхової премії та коригуючих коефіцієнтів виявляється доволі проблематичним. Не варто забувати й про те, що підвищення розміру базової премії може викликати незадоволення з боку суспільства, що в свою чергу призведе до масових спроб ухилення від страхування і збільшення випадків страхового шахрайства. Тому такий крок має бути виваженим і потребує науково-практичного обґрунтування. На жаль, існує ряд причин, які заважають проведенню актуарних розрахунків, а саме:

- відсутність єдиної централізованої бази даних при МТСБУ;
- неповнота, неточність, важкодоступність офіційної статистики;
- небажання більшості страховиків оприлюднювати власні дані та відкрито співпрацювати між собою і з МТСБУ;
- брак кваліфікованих спеціалістів і значна плінність кадрів.

З огляду на такі обставини, зусилля страховиків спільно з МТСБУ повинні бути спрямовані, в тому числі, на подолання означених перешкод, щоправда, це вимагає значних затрат матеріальних, часових і людських ресурсів.

Основні засади щодо визначення страхової премії у страхуванні цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів закладалися й удосконалювалися законодавством і страховиками в різних країнах упродовж багатьох десятиліть. Першими такими країнами були Бельгія, Франція, Великобританія, Швеція, Швейцарія, а також США. Так, ще 1945 року Національна асоціація страхових представників США визначила для страховиків такі рекомендації [3, с. 59]:

1) страхові тарифи повинні бути розумними й адекватними залежно від групи ризиків;

2) страхові тарифи повинні бути однаковими для однорідних ризиків;

3) необхідно враховувати як попередній досвід страхових подій, так і очікувані втрати, включаючи катастрофічні ризики, а також розумний дохід від страхової діяльності.

Як бачимо, такі рекомендації можуть слугувати орієнтиром при формуванні тарифної політики у сфері ОСЦПВВНТЗ в Україні, адже вони стосуються всіх складових структури стра-

хової премії, як базової премії, так і коригуючих коефіцієнтів з урахуванням категорій ризиків, а також коефіцієнтів системи бонус-малус.

Сьогодні вже назріла потреба перерахунку не лише базової страхової премії, але й зміни складу і розмірів коригуючих коефіцієнтів. Так, ситуація щодо відсутності в Законі норми, що зобов'язувала б страховика підвищувати страхові премії за окремими договорами страхування відповідно до підвищення ліміту відповідальності, має бути виправлена. Доцільним є введення нового коригуючого коефіцієнта, застосування якого забезпечить збільшення страхової премії у відповідності до збільшення лімітів відповідальності за внутрішніми договорами ОСЦПВВНТЗ. Введення даного коефіцієнта водночас вирішує проблему відрахувань коштів до Фонду захисту потерпілих. Сьогодні в Україні вже існує практика укладання договорів з вищими лімітами відповідальності, ніж зазначені в Законі. При цьому це жодним чином не відображається на розмірі страхової премії за такими договорами і, відповідно, на обсягах відрахувань до Фонду захисту потерпілих. Однак, наприклад, у разі банкрутства страховика за рахунок коштів Фонду доведеться відшкодувати збитки потерпілій особі в межах ліміту, вищого за мінімальний. Введення нового коефіцієнта усуне цю суперечність: вищим лімітам відповідальності відповідатимуть вищі страхові премії, відповідно, більшими будуть надходження коштів страховика до Фонду захисту потерпілих. У цілому ж ми вважаємо, що такі заходи є перехідними на шляху до підвищення мінімальних лімітів відповідальності страховиків, доки ринок не буде до цього повністю готовим і не будуть внесені відповідні законодавчі зміни.

Фахівці вже тривалий час висловлюються за скасування трьох типів договорів страхування і встановлення єдиного для всіх типу, який би укладався за принципом «1 договір страхування – 1 транспортний засіб» [2, с. 38]. Запровадження єдиного типу договорів ОСЦПВВНТЗ, що передбачатиме зазначення в договорі конкретного транспортного засобу і можливість будь-якої особи експлуатувати його на законних підставах, має бути узгоджене із застосуванням системи бонус-малус. Для того, щоб у разі відчуження транспортного засобу його власник не втратив накопичені знижки чи надбавки до

страхової премії, необхідно зробити прив'язку системи бонус-малус до особи страхувальника, адже договір страхування укладається між страховиком і страхувальником, страхувальник несе відповідальність за експлуатацію транспортного засобу, тому саме він отримує надбавку чи знижку до страхової премії залежно від наявності чи відсутності страхових випадків протягом дії договору страхування.

У розвинених країнах система бонус-малус є чи не найважливішим фактором визначення розміру страхової премії в автотранспортному страхуванні. Однак без діючої централізованої бази даних при МТСБУ страховикам сьогодні практично неможливо відслідковувати страхову історію їхніх клієнтів, що урівнює всіх водіїв за даним критерієм, нівелюючи таким чином призначення системи бонус-малус. Зрозуміло, що за наявності на сьогоднішній день значної кількості незастрахованих автовласників важко буде виявити недобросовісних автовласників, які намагатимуться приховати наявність страхових випадків, щоб страховик не зміг застосувати до них підвищувальні коефіцієнти. З огляду на це, необхідно якнайшвидше розпочати ведення страхової історії власників транспортних засобів за допомогою ресурсів Централізованої бази даних при МТСБУ.

Опираючись на міжнародний досвід проведення ОСЦПВВНТЗ, слід звернути увагу на доцільність у нашій країні законодавчо встановити строк дії внутрішніх договорів страхування для резидентів на 1 рік, при цьому передбачивши можливість призупинення договору страхування на період, протягом якого транспортний засіб не експлуатується. В такому разі зникає потреба у коригуючих коефіцієнтах залежно від строку дії договору страхування, їх застосування буде необхідним лише при укладенні страхувальниками-нерезидентами внутрішніх договорів на період перебування на території України.

На нашу думку, необхідно також звернути увагу на коригуючий коефіцієнт залежно від водійського стажу. У багатьох європейських країнах такий критерій взагалі не застосовується при визначенні страхової премії за договорами автотранспортного страхування, враховуючи нечіткий його зв'язок зі страховими випадками. Як правило, водії з незначним стажем водін-

ня – молодого віку, а водії зі стажем водіння 10 і більше років – зрілого віку. Результати досліджень бельгійського вченого Ж. Лемера, проведених у 70-х рр. ХХ ст., показали, що висока частота настання страхових випадків спостерігається у водіїв віком до 25 років, у більш старшому віці вона поступово зменшується, досягаючи стабільного рівня у водіїв віком від 30 років і старше. Потім її значення повільно зростає для осіб від 65 років і старше [3, с. 91]. Отже, збільшення водійського стажу до 10, 20, 30 років не гарантує прямо пропорційного зниження рівня ризику настання страхової події. Тому застосування понижуючого коефіцієнта для водіїв зі стажем 10 років і більше, що дозволяє сьогодні чинне законодавство, на наш погляд, є недоцільним. Однак, для водіїв зі стажем до 1 року варто застосовувати більш високий коефіцієнт, оскільки водії-новачки становлять особливу групу підвищеного ризику настання страхової події.

Важливим питанням у забезпеченні обов'язковим страхуванням всіх типів наземних транспортних засобів (крім залізничного) є передбачення Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» коригуючих коефіцієнтів для трамваїв, тролейбусів, тракторів, сільськогосподарської техніки, інших технологічних транспортних засобів. На сьогоднішній день вони не охоплені даним видом страхування, хоча постійно беруть участь у дорожньому русі. Поки не будуть внесені відповідні зміни до страхового законодавства, власники таких категорій транспортних засобів мають змогу укласти лише договори добровільного страхування цивільної відповідальності.

Розміри страхових премій за договорами страхування «Зелена картка» не є предметом регулювання Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [1, ст.7]. Вони визначаються і періодично переглядаються МТСБУ. За такими договорами страхова премія встановлюється у вигляді єдиного платежу, який залежить від типу транспортного засобу, строку дії і території дії договору страхування. На відміну від внутрішнього ОСЦПВВНТЗ, де базова премія і коригуючі коефіцієнти залишаються незмінними ще з 2005 р., страхові премії за міжнародними договора-

ми страхування переглядаються і періодично змінюються, що зумовлено в основному зміною лімітів відповідальності у країнах-членах системи «Зелена картка» та курсовими коливаннями гривні відносно євро. Таким чином, загальні тенденції поступового підвищення лімітів відповідальності страховиків у різних країнах і, відповідно, збільшення обсягів страхових виплат, а також зростання курсу євро зумовлюють постійне підвищення розмірів страхових премій за українськими договорами страхування «Зелена картка». Так, якщо страхова премія для легкових автомобілів при страхуванні строком на 6 міс. у серпні 2008 р. становила 1249 грн., то в листопаді її значення збільшилось до 1297 грн, а на початку 2009 р. вона досягла 1756 грн. Вартість аналогічної страхової послуги для вантажних автомобілів зростає за цей період з 2620 грн до 3684 грн [4, с. 21].

Як бачимо, розміри страхових премій за договорами страхування «Зелена картка» набагато перевищують розміри страхових премій за внутрішніми договорами ОСЦПВВНТЗ, в той час як у більшості країн-членів системи «Зелена картка» поліс міжнародного страхування є безкоштовним доповненням до внутрішнього договору страхування. Для реалізації в подальшому такої практики в нашій країні необхідним є, по-перше, відповідне аналітичне забезпечення актуарних розрахунків, по-друге, набагато більший відсоток застрахованих власників транспортних засобів за внутрішнім страхуванням, по-третє, об'єднання резервів за цими двома видами ОСЦПВВНТЗ, а також Фонду захисту потерпілих із Фондом страхових гарантій. Такі завдання потребують виважених і узгоджених рішень, тому вирішення даної проблеми має бути розраховане на довгострокову перспективу.

Неможливо оминати в дослідженні таку важливу проблему, як організація укладання договорів страхування ОСЦПВВНТЗ у пунктах пропуску через державний кордон України. Укладання договорів страхування у пунктах пропуску через кордон офіційно дозволене з 2007 р. [5]. Також визначений спосіб укладання договорів – через страхового посередника, так званого Єдиного агента. Не дивлячись на те, що МТСБУ спільно зі страховиками був підготовлений план заходів щодо запровадження механізму прикордон-

ного страхування, зокрема, були розроблені та затверджені порядок і умови укладання договорів у пунктах пропуску через кордон, запропонований зразок полісу прикордонного страхування тощо, на шляху до успішної реалізації плану дій стоїть ряд перешкод організаційного й технічного характеру. За даними МТСБУ, нині проводяться лише пілотні проекти у деяких пунктах пропуску через кордон у Волинській, Львівській, Закарпатській, Чернівецькій обл. і на російсько-українському кордоні. Тому оцінювати ефективність впровадження такого способу укладання договорів страхування поки що зарано. Однак зазначимо, що укладання договорів ОСЦПВВНТЗ через Єдиного агента значно сприятиме боротьбі зі страховим шахрайством, яке носить нині масовий характер.

Останніми роками гостро стоїть проблема демпінгу – встановлення страховиками економічно необґрунтованих (занижених) страхових премій, а також сплати завищених агентських комісійних. Зловживання деякими страховиками такими заходами для стимулювання реалізації послуг з ОСЦПВВНТЗ може призвести до серйозних фінансових проблем, пов'язаних з формуванням резервів і своєчасним виконанням страхових зобов'язань. З метою уникнення таких проблем необхідно, щоб МТСБУ проводило моніторинг страховиків-членів на предмет дотримання законодавчих вимог щодо встановлення індивідуальних страхових премій за внутрішніми договорами ОСЦПВВНТЗ.

Висновки

1. У багатьох країнах встановлення страхових премій за даним видом страхування законодавчо не регламентуються. Ситуацію регулює ринок: з одного боку, конкуренція, з іншого – вимоги фінансової надійності та платоспроможності страховиків. Однак ситуація, яка склалася на ринку ОСЦПВВНТЗ в Україні, вимагає централізованого регулювання ціноутворюючих процесів. Ми вважаємо, що нинішня модель визначення страхової премії поки що має залишатися незмінною. Внесення коректив вимагають лише окремі її елементи.

2. Очевидним є той факт, що базовий тариф з внутрішнього страхування в умовах нинішньої інфляції, зростання цін та існуючого демпінгу на страховому ринку втрачає своє економічне значення. За таких умов базовий та-

риф потребує перегляду відповідно до існуючої ситуації.

3. З огляду на необхідність удосконалення порядку й умов проведення внутрішнього ОСЦПВВНТЗ та приведення його у відповідність до міжнародних норм страхового законодавства, крім запровадження єдиного типу договору страхування, доцільно законодавчо визначити укладення таких договорів по відношенню до конкретного транспортного засобу, а страхову історію закріпити безпосередньо за страхувальником.

4. Зміни законодавства, що стосуються підвищення лімітів відповідальності страховика за обома видами шкоди, встановлення єдиного типу договорів внутрішнього страхування не лише зумовлюють необхідність перерахунку базової страхової премії, але й тягнуть за собою зміну складу і значень коригуючих коефіцієнтів. Доки не вирішено проблеми про можливість страховиків самостійно встановлювати ліміти відповідальності, вищі за мінімальні, існує потреба у запровадженні коригуючого коефіцієнта залежно від розміру лімітів відповідальності. У разі встановлення законодавством обов'язку укладення договорів ОСЦПВВНТЗ строком на 1 рік, зникне потреба у застосуванні коригуючого коефіцієнта залежно від строку дії договору страхування. Необхідним є також удосконалення коригуючого коефіцієнта залежно від стажу водія, оскільки тривалий водійський стаж не завжди свідчить про низьку імовірність настання страхової події. З метою повного охоплення обов'язковим страхуванням транспортних засобів, що беруть участь у дорожньому русі, доцільно законодавчо передбачити коригуючі коефіцієнти для трамваїв, тролейбусів, тракторів, сільськогосподарської техніки, інших технологічних транспортних засобів.

5. Удосконалення діяльності Єдиного агента значно сприятиме налагодженню процесу укладання міжнародних і внутрішніх договорів страхування ОСЦПВВНТЗ у пунктах пропуску через державний кордон України та мінімізації численних на сьогоднішній день випадків страхового шахрайства. На довгострокову перспективу доцільним є об'єднання страхових резервів за внутрішнім і міжнародним страхуванням цивільно-правової відповідальності власників наземного транспорту, а також Фонду захисту потерпілих із Фондом страхових гарантій, а договори

страхування «Зелена картка» – зробити безкоштовним доповненням до договорів внутрішнього страхування.

6. Заходи, до яких вдаються страховики у конкурентній боротьбі за клієнта, часто є непрофесійними, як-то надмірні комісійні винагороди, підвищені ліміти відповідальності без відповідної надбавки до страхової премії, знижки за системою бонус-малус, незважаючи на фактичну страхову історію страхувальника. Сподіваємось, що врешті решт, такі страховики, усвідомивши фінансові наслідки такої тарифної політики, почнуть здійснювати обґрунтований і адекватний андеррайтинг. В свою чергу, МТСБУ повинно здійснювати моніторинг страховиків-членів на предмет дотримання законодавчих вимог щодо встановлення індивідуальних страхових премій за внутрішніми договорами ОСЦПВВНТЗ.

Література

1. Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 01.07.2004 р. № 1961-IV // <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>

2. *Машаро О.* Тарифна політика у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів – історія, сучасність та перспектива / *О. Машаро* // *Финансовые услуги.* – 2009. – № 1 – 2. – С. 36 – 38.

3. *Лемер Ж.* Автомобильное страхование. актуарные модели: Перев. с англ., изд. 2-е, с дополнениями / *Ж. Лемер.* – М.: Янус-К, 2003. – 307 с., илл.

4. *Іванюк І.* Тенденції та проблеми розвитку ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів / *І. Іванюк* // *Финансовые услуги.* – 2009. – № 1 – 2. – С. 20 – 22.

5. Постанова КМУ «Про доповнення пункту 6 Положення про пункти пропуску через державний кордон» від 24.01.2007 р. N 65 // <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>

6. *Шумелда Я.* Страхування: Навчальний посібник. Видання друге, розширене / *Шумелда Я.П.* – К.: Міжнародна агенція «БІЗОН», 2007. – 384 с.