

УДК 368

Лосіхін О.О.

ПРОБЛЕМИ ВЗАЄМОДІЇ ДЕРЖАВИ ТА СТРАХОВИКІВ ЩОДО ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

У статті проаналізовано взаємодія держави та страховиків щодо підвищення безпеки дорожнього руху в Україні та країнах світу.

Ключові слова: держава, страховики, безпека дорожнього руху, бонус, малус, порожньо транспортні пригоди.

Постановка проблеми. 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 [1, с. 9]:

— 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.

Страховики також докладають багато зусиль для 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.

Упровадження 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 [2, с. 119]. 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.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Вивчення основних засад взаємодії держави та страховиків щодо безпеки дорожнього руху є предметом дослідження багатьох фахівців. Вітчизняні вчені та науковці зарубіжжя І. Ю. Матвеева, Л. Г. Манаков, О. М. Залетов, О. В. Кнейслер, В. М. Стецюк, О. Ю. Толстенко, Ж. Лемер, С.Б. Комлев, А. О.Клесов, Р.Т. Юлдашев, С. Л. Ефимов, И. Ю. Матвеева, А. Рожков, Т. Бочкарева, А. Губский виклали теоретико-методичні принципи фінансового забезпечення вирішення питань

безпеки дорожнього руху.

Мета статті. Метою статті є аналіз взаємодії України і західних країн світу щодо безпеки дорожнього руху.

Виклад основного матеріалу. 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.

У США діє Страховий інститут дорожньої безпеки (Insurance Institute for Highway Safety, IIHS) - незалежна, некомерційна наукова та освітня організація, що займається скорочення втрат внаслідок ДТП (смертей, травм і пошкодження майна). Створено в 1959 році з ініціативи авто страховиків. Основний офіс організації знаходиться в окрузі Арлінгтон штату Вірджинія. 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. Для того, щоб отримати нагороду Top Safety Pick, автомобілі повинні показати найкращі результати у всіх краш-тестах - при фронтальному і бічному зіткненнях, удару ззаду, при випробуванні, що імітує переворот. Крім того, вищу оцінку безпеки машини не зможуть отримати, якщо система стабілізації не включена в стандартне оснащення.

Відповідно до методики IIHS, на швидкості 65 кілометрів на годину здійснюється фронтальний краш-тест, а бічний удар, який імітує зіткнення з позашляховиком або пікапом, проводиться при 50 кілометрах в годині. При ударі ззаду в нерухому машину вривається спеціальний бар'єр, що рухається із швидкістю 32 кілометра в годині [3].

Діяльність Страхового інституту дорожньої безпеки фінансується як асоціаціями страховиків, зокрема American Insurance Association, Національна асоціація товариств взаємного страхування National Association of Mutual Insurance Companies, Нерухомість Страховиків, Асоціації Америки Property Casualty Insurers Association of America, так і 110 найбільшими страховиками цієї країни.

За участю страховиків в Європі також створено аналогічну організацію. Починаючи з 2007 року, Європейський інститут безпеки Euro NCAP надає загальний рейтинг кожної моделі автомобіля, безпеку якого він перевіряє. Окремі тести проводяться в чотирьох різних категоріях, які надають загальну оцінку. До чотирьох категорій відносяться: захист дорослих водія та пасажирів, захист дітей, захист пішоходів та активні системи безпеки [4].

26 листопада в 2008 році в Науково-дослідному Центрі Ремонту та Страхування Автомобілів у місті Тетчу у Великобританії EuroNCAP опублікувала результати першого етапу випробувань на удар ззаду або плітьових удар. За 2008 за даною методикою було випробувано 25 марок

легкових автомобілів. Результати ясно показали, що більшості виробників все ще належить пройти довгий шлях зі створення сидінь, здатних захистити пасажирів від травм шиї та хребта [5].

Німецькі страховики з'ясували, що наїзди на автомобіль ззаду часто 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, інтегрованого 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 особистої шкоди на 51 %, а вартість ремонту автомобіля знижується більш ніж на 20 % [6].

У 2011 році переваги технології «City Safety» були документально підтверджені в іншому звіті IIHS (Страхового інституту безпеки дорожнього руху). За цим звітом було зафіксовано зниження частоти зіткнень у межах 22 %.

Інститути та державні органи з безпеки, такі як Thatcham (Великобританія) та IIHS (Інститут дорожньої безпеки, США), організують семінари для страхових компаній в усьому світі. Причиною є те, що за прогнозами City Safety знизить кількість травм і матеріальних пошкоджень, пов'язаних з аваріями на низькій швидкості. Це знижує витрати для клієнтів, страхових компаній і суспільства в цілому. Крім того, City Safety сприяє уникненню або зниженню ризику плітьових травм водія та пасажирів автомобіля, у який врізаються [7].

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 [8, с. 291].

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 [9, 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.

Важливу роль у сприянні проведенню заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху в Німеччині грає Рада з безпеки дорожнього руху (Deutscher Verkehrssicherheitsrat). Рада є некомерційним об'єднанням і діє з 1969 р., її членами є Федеральне міністерство транспорту і міністерства транспорту федеральних земель, спілки підприємців, виробники автомобілів, страхові компанії, Служба безпеки дорожнього руху та ін.

Рада з безпеки дорожнього руху в Німеччині розробляє програми з підвищення безпеки дорожнього руху, орієнтовані на цільові групи (наприклад, програма «Діти і дорожній рух»), тренінги для водіїв різних транспортних засобів. 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»). Французькі страхові компанії пропонують своїм клієнтам, що побували в ДТП, пройти стажування в центрі попередження аварійності. Там водії здобувають практичні навички безаварійної їзди й 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 [8, с. 283].

«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, та 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 та 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 [10].

Allianz - єдина страхова компанія, що заснувала премію за безпеку «Allianz Genius». Її отримує вже застосовувана технічна розробка, яка протягом тривалого часу зарекомендувала себе як ефективний засіб підвищення безпеки дорожнього руху, що знижує частоту і тяжкість ДТП. Зазначена премія була заснована, щоб підвищити свідомість водіїв в області безпеки руху та мотивувати автовиробників розробляти і застосовувати якомога більш ефективні системи безпеки.

У 2012 році Центр автомобільних технологій Allianz (AZT) назвав Ford переможцем премії Allianz Genius 2012 за безпеку. Таким чином, експерти відзначили прагнення компанії Ford забезпечити безпеку руху на дорогах: покупцям моделі Focus компакт-класу пропонується комплексний захист, яку забезпечують численні системи забезпечення безпеки. Після ременів безпеки системи сприяння водієві є найважливішими засобами забезпечення безпеки водія.

Попередніми лауреатами премії були Adam Opel GmbH (2010) з адаптивною системою переднього освітлення AFL, Volvo Car Germany GmbH (2009) з системою запобігання зіткнень City Safety, Valeo (2008) з системою допомоги при паркуванні Park4U™, BERU AG (2007) з системою контролю тиску в шинах Tire Safety System (TSS), DaimlerChrysler AG (2006) з системою аварійного гальмування Brake assist і Robert Bosch GmbH (2005) з електронною системою безпеки ESP.

Дослідники страхової компанії «Allianz» у сфері дорожньої безпеки стверджують, що до 20 % всіх ДТП можна уникнути, а число аварій з тілесними ушкодженнями - приблизно на 10 % [11]. Зокрема, набір «розумних» систем дозволяє уникнути безлічі різних ризиків на дорогах, починаючи від незначних пошкоджень при паркуванні до зіткнень з рухомим ззаду автомобілем або сходу з дорожнього полотна.

Участь автостраховиків у заходах щодо запобігання ДТП можна продемонструвати на прикладі взаємодії страхових компаній і держави в питаннях забезпечення безпеки дорожнього руху у Фінляндії [12, с. 41].

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. Страховики беруть участь і у фінансуванні програм по забезпеченню безпеки на дорогах. Витрати на безпеку дорожнього руху включені до структури страхового тарифу з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземного транспорту.

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

В Ірландії, наприклад, завдяки зазначеним заходам в 2011 році вперше за останні роки був досягнутий позитивний фінансовий результат по автострахуванню. Одержання прибутку страховими компаніями дозволило їм знизити тарифи на поліси автострахування в середньому на 10 %. Сумарний прибуток цих страховиків з урахуванням інвестиційного доходу становив 183,2 млн. євро [8, с. 286].

Натомість в Україні участь страховиків у профілактиці ДТП поки не носить системного характеру й обмежується разовими акціями МТСБУ й окремих страхових компаній.

До найпоширеніших форм участі страхового співтовариства 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).

Як стверджує Ж. Лемер, індивідуальні особливості кожного водія, такі як точність оцінок, агресивність на дорозі, знання правил дорожнього руху і ставлення до алкоголю, також виявляються надзвичайно важливими факторами, що впливають на число страхових випадків [13, с.112].

У деяких країнах при розрахунку вартості страхового поліса враховуються такі екзотичні чинники, як сімейний стан водія, курить він чи ні і навіть колір машини. Майже всі схеми розрахунку тарифних груп (кластерів певних ознак, водії яких платять однакові суми за страховий поліс) зводяться до того, щоб забезпечити в кожній з них приблизно однакову аварійність і розмір виплат. Проте, незважаючи на це, в кожному тарифному класі спостерігається відчутна різниця в якості водіння. Отже, необхідно врахувати індивідуальні якості

кожного водія, такі як агресивність на дорозі, знання правил, ставлення до алкоголю. За даними досліджень, в більшості країн ці ознаки виділяються як найголовніші.

Для того щоб диференціювати страхові премії, більшість розвинених країн використовують класифікаційні змінні. Такі змінні звичайно називають апіорними рейтинговими змінними, оскільки їх значення може бути визначено до того, як страхувальник сяде за кермо автомашини. Основною метою їх використання є поділ страхувальників на класи [14, с. 53].

Дослідження, проведені в ряді країн, показали, що ці фактори в дійсності є найважливішим і найкращим прогнозом майбутнього числа страхових випадків заснований не на віці, статі або виді зайнятості водія, а на його водійському «послужному списку», його попередньої аварійності. Тому ще наприкінці 1950-х років була висловлена думка про коригування тарифних ставок, яка проводилася б в залежності від «історії» страхових випадків для кожного страхувальника. Така система називалася або розрахунком ставок страхової премії з урахуванням індивідуальної практики, або системою зі знижками за ненастання страхових випадків, або системою бонус-малус, в якій штрафують страхувальників, відповідальних за одну і більше аварію, надбавками до страхової премії (малус), і заохочує страхувальників, які не скоїли страхових випадків, знижкою (бонус). Основна мета цих систем - крім підвищення зацікавленості в акуратному водінні - полягає в поліпшенні обліку індивідуальних ризиків з тим, щоб кожен, в кінцевому рахунку, платив страхові платежі, відповідні його власній частоті страхових випадків.

Системи бонус-малус широко застосовуються в країнах Європи та Азії. Основна суть таких систем полягає в тому, що для кожного страхувальника, залежно від частоти та розміру страхових позовів, визначається певний бонус-малус клас. Залежно від того, в якому класі знаходиться клієнт, визначається розмір страхового платежу на наступний період - або збільшується, або зменшується [15, с. 177].

Р. Т. Юлдашев [16, с. 44] і С. Л. Єфімов [17, с. 34] під бонус-малусом розуміють систему знижок до базисної тарифної ставки, за допомогою якої страховик зменшує страхову премію (на строк не менше одного року), якщо стосовно об'єкта страхування не спостерігалася реалізація страхового ризику; систему надбавок до базисної тарифної ставки, якщо стосовно об'єкта страхування виявилася реалізація страхового ризику.

В українському законодавстві бонус-малус – це система підвищень або знижок до базової ставки страхового тарифу, за допомогою якої страховик коригує страхову премію залежно від того, чи були страхові випадки по відношенню до об'єкта страхування у певному проміжку часу.

У Молдові під системою бонус-малус розуміють систему знижок та надбавок до страхових премій обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності, що застосовується в залежності від обставин заподіяння шкоди [18].

Законодавство Казахстану визначає систему бонус-малус як систему знижок і надбавок, що використовується при розрахунку розміру страхової

премії, що підлягає сплаті за договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, за допомогою застосування до страхувальника (застрахованого) підвищуючих або знижуючих коефіцієнтів залежно від наявності або відсутності страхових випадків з його вини з присвоєнням відповідного класу по даній системі [19].

У більшості європейських країн з 2002 року 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 % [20, с. 11].

Система бонус-малус встановлює залежність розміру страхових премій від наявності збитків у попередніх періодах страхування, використовує, як правило, такі критерії, як характеристики автомашини, географічне положення, характер використання автомобіля й річний пробіг, а також водійський стаж. Вона вважається оптимальною, якщо вона відповідає наступним вимогам: середній рівень страхових премій не змінюється протягом року, кожний страхувальник сплачує страхову премію, розмір якої пропорційний наявного ризику. Таким чином, системи бонус-малус перетворилися у важливий елемент маркетингу, який використовується для залучення й утримання кращих водіїв.

Сама ліберальна система коефіцієнтів бонус-малус у Європі діє у Великобританії: страховики тут завжди були вільні у виборі тарифних факторів і застосування системи бонус-малус. Ціноутворення страхового полісу в цій країні прив'язано до автомобіля, і багато страхових компаній при розрахунку вартості страхування враховують тип транспортного засобу, його модель, рік випуску, потужність двигуна й ін. При цьому британські компанії не штрафують за аварійну їзду, а надають тільки знижки за безаварійність. Якщо ж за страховий період траплялися ДТП, водій переходить у той клас, у якому страховий поліс обходиться в 100 % базової ціни. Але деякі автостраховики для підвищення лояльності клієнтів пропонують їм «захищену знижку». Вона працює наступним чином: якщо протягом п'яти років у водія не було страхових випадків, то за першу або навіть другу аварію страхова компанія не карає, і страхувальник одержує свій бонус, начебто ДТП за його участю й не було, і переходить у наступний клас.

До 1994 року у Німеччині були встановлені тарифні обмеження, але зараз місцеві страхові компанії, як у всій Європі, вільно встановлюють тарифні ставки. У Німеччині строго дотримується принцип недискримінації клієнта: страховик не має права відмовити в придбанні страхового полісу або завищити його ціну людині з відмінним, наприклад, від більшості громадян країни кольором шкіри. У розрахунку тарифних ставок у Німеччині найважливішу роль грає Німецький страховий союз. Він збирає й обробляє статистику, на підставі якої дає своїм членам рекомендації з тарифів і застосування коефіцієнта бонус-малус. Страховики не зобов'язані додержуватися цих рекомендацій.

У Німеччині існує кілька первинних факторів, використовуваних при розрахунку вартості страхового поліса для автолюбителів: тип автомобіля,

регіон реєстрації, пробіг, рід занять власника. Система коефіцієнта нараховує 29 класів. У максимальний клас, у якому страховка обійдеться клієнтові в 230 % від базової вартості поліса, попадають ті, хто тільки що отримав права й не має досвіду їзди за кермом. При цьому варто пам'ятати, що це всього лише рекомендація Німецького страхового союзу, а не обов'язкова умова для всіх страховиків. Якщо в людини є права, але він давно не сідав за кермо, за страховку він заплатить 140 % її базової ціни. Безаварійні водії одержують знижку.

Коефіцієнт бонус-малус у Німеччині прив'язаний до конкретного клієнта і його страхового полісу. Тому, якщо, наприклад, у родині кілька автомобілів, то чоловік, сідаючи за кермо машини дружини, не зіпсує її страхову історію, потрапивши у ДТП на її автомобілі. Страхова історія в Німеччині зберігається й при зміні автомобіля [21].

У розрахунок французької базової ставки закладені кілька обов'язкових факторів: тип автомобіля, регіон його використання й ціль експлуатації. Інші - родинний стан і вік автовласника, пробіг автомобіля й місце реєстрації - не так важливі, і страховики самі вправі вирішувати, які з них використовувати при розрахунку ціни страхового поліса. За кожний безаварійний період водій одержує 5 %-у знижку, а за аварійний – 25 %-у надбавку, якщо водій винний у ДТП, і 12,5 %-у, якщо провина визнана обопільною. При цьому страховий поліс не може коштувати менше 50% і дорожче 350% після застосування коефіцієнта [8, с. 311].

У Франції діють спеціальні норми, що заохочують акуратних водіїв. Так, після двох років безаварійного водіння страхова премія не може перевищувати 100% від базової вартості поліса. Якщо протягом трьох років підряд водій їздив без аварій, то одна аварія не впливає на його знижку й він знову спускається на один тарифний щабель. Другий випадок ДТП тут буде вважатися як перший, третій як другий і т.д.

Коефіцієнт бонус-малус у Франції прив'язаний до історії водія: при зміні автомобіля, а також при зміні страховика ця історія зберігається. Якщо у водія у власності кілька автомобілів, то на кожний з них потрібно купувати страховий поліс авто цивільної відповідальності, але всі вони страхуються по тому самому тарифі.

У Франції є спеціальний штрафний коефіцієнт, пов'язаний із грубими порушеннями правил дорожнього руху. Наприклад, якщо водій сіл за кермо нетверезим або серйозно перевищив швидкість і був пійманий дорожньою поліцією, за страховий поліс на наступний рік він заплатить більше.

У Бельгії існує 23 класу водіїв, причому розміри щорічних страхових премій для 0-ої і 23-ої груп відрізняються в 4 рази. Новий водій автоматично попадає в 14 клас. Якщо за рік з ним не відбулося жодного ДТП, його клас знижується на 1. За кожне ДТП водій штрафується підвищенням класу на 4 одиниці [22].

У Литві страховики застосовують коефіцієнт бонус-малус за своїм розсудом. Так, багато страхових компаній надають клієнтам 5%-у знижку за кожний рік продовження договору, а також 5%-ий бонус за безаварійну їзду. З

2007 року в цій країні запрацювала єдина бази даних страхових компаній, яка дозволяє побачити страхову історію водія - досить лише ввести в комп'ютер номер автомашини [8, с. 331].

Висновки. Аналізуючи сучасні тенденції в розвитку систем бонус-малус, можна відзначити їхнє ускладнення, а також все більшу готовність страховиків урахувувати при визначенні надбавок до страхової премії факти серйозного порушення водіями встановлених правил дорожнього русі, тому що вони більш точно характеризують страхові ризики потенційної участі в ДТП як винуватців. Разом з тим, облік фактів порушення правил дорожнього руху вимагає наявності доступної для страховиків інформаційної системи обліку таких порушень для того, щоб одержати можливість сформувати історію конкретного водія. Це, у свою чергу, вимагає широкого використання автоматизованих інформаційних систем.

Список використаних джерел

1. Матвеева И. Ю. Социально-экономическое значение ОСАГО в повышении безопасности на дорогах // Страховое дело. – 2008. – №10. – С. 9.
2. Манакон Л. Г. Дорожно-транспортный травматизм: эпидемиология, профилактика, организация медицинской помощи / Л. Г. Манакон, Н. В. Кулеша. – Благовещенск, 2006. – 176с.
3. Страховий інститут дорожньої безпеки США (PHS) опублікував результати креш-тестів 13 нових автомобілів. // Електронний ресурс] – Режим доступу: http://axa-v.at.ua/news/strakhovij_institut_dorozhnoji_bezpeki_ssha_testiv_13_novikh_avtomobiliv/2011-06-18-60
4. Рейтинг безпеки автомобілів за результатами тесту, проведеного Європейським інститутом безпеки EURO NCAP // Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ukrauto.com.ua/content/rekordniy-reyting-bezpeki-novogo-volvo-v40-za-rezultatami-testu-provedenogo-ievropeyskim>
5. Euro NCAP//Електронний ресурс] – Режим доступу: http://uk.wikipedia.org/wiki/Euro_NCAP
6. Абсолютно новий Volvo V40 – безпека і підтримка: найбільш інтелектуальний та безпечний автомобіль у сегменті // Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.companion.ua/articles/content?id=211298>
7. Volvo City Safety знижує страхові внески // Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://volvo.winnerauto.ua/ua/news/news3103>
8. Автомобільне страхування в системі безпеки дорожнього руху : Кол. моногр. / О. М. Залетов, О. В. Кнейслер, В. М. Стецюк, О. Ю. Толстенко та ін.; Наук. ред. та кер. кол. авт. канд. екон. наук О. М. Залетов. – К.: Міжнародна агенція „BeeZone”, 2012. – 509 с.
9. The German Insurance Industry. 2004 Yearbook, p. 90-99.
10. Allianz выступает за дорожную безопасность // Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://egid.info/ins/inszarubech/de/144-92>.
11. Премия Allianz Genius 2012 за безопасность присуждена Ford //Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://forinsurer.com/news/12/06/05/27556>.

12. Вопросы ОСАГО и безопасность дорожного движения // Доклад РСА. – М., – 2006. – С. 41.
13. Лемер Ж. Системы бонус-малус в автомобильном страховании. // Перевод с английского В.К.Малиновского, Москва, Янус-К, 1-е изд. 1998, 2-е изд. 2003, 259 с.
14. Комлев С. Б. Актуарный анализ автотранспортного страхования: Формирование страховых тарифов Дис.... канд. экон. наук: 08.00.12: М., 2000. – 147 с.
15. Клесов А. О. Моделирование оптимальной бонус-малус системы в частотной и весовой компонентами // Інформаційні технології в освіті. – 2010. – №5. – С. 176-181.
16. Страховой бизнес: Словарь-справочник / Р.Т.Юлдашев, М.: «Анкил», 2005. – 803 с.
17. Ефимов С. Л. Энциклопедический словарь. Экономика и страхование. Церих-ПЭЛ, 2006.
18. Закон Республики Молдова «Об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами» от 22 декабря 2006 года №414-XVI // [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.base.spinform.ru/show_doc.fwx?Rgn=18035
19. Закон Республики Казахстан «Об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами» от 22 декабря 2006 года от 1 июля 2003 года N 446 // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.fgsv.kz/pr/rus/proj/index.php?a=58>
20. Матвеева И. Ю. Социально-экономическое значение ОСАГО в повышении безопасности на дорогах // Страховое дело. – 2008. – №10. – С. 11.
21. Рожков А., Бочкарева, Т. Губский А. Российская система “бонус-малус” — самая жесткая в Европе // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.vedomosti.ru/>
22. Автомобильное страхование: система бонус-малус // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.statsoft.ru/home/portal/taskboards>

Подано до редакції 28 серпня 2013 року

Лосихин О.О.

Проблемы взаимодействия государства и страховщиков по повышению безопасности дорожного движения

В статье проанализированы взаимодействие государства и страховщиков по повышению безопасности дорожного движения в Украине и странах мира.

Ключевые слова: государство, страховщики, безопасность дорожного движения, бонус, малус, дорожно-транспортные происшествия.

Losikhin O.O.

Problem of interaction between state and insurers on road safety

The article analyzes the interaction between the state and insurers to improve road safety in Ukraine and worldwide.

Key words: *government, insurance, road safety, bonus, malus, accidents.*

Лосіхін Олег Олегович – здобувач кафедри фінансових ринків Національного університету державної податкової служби України.