

Poprawa bezpieczeństwa drogowego w Polsce

Zielona Góra, 6 czerwca 2019 r.

Dorota M. Fal
Doradca Zarządu
Polskiej Izby Ubezpieczeń

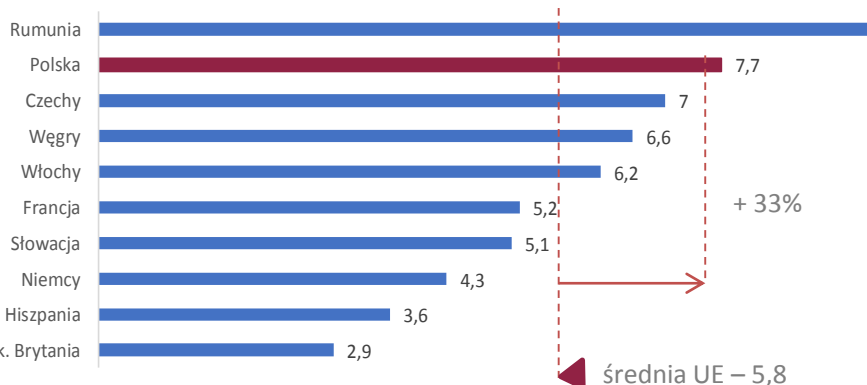
- około 3000 osób **rocznie ginie** na polskich drogach
- 23 z 28 miejsce **Polski w UE** pod względem śmierci na drogach
- 20% zgonów osób **w wieku 10-30** lat to zgony w **wypadkach drogowych**
- 5 obszarów priorytetowych dla bezpieczeństwa drogowego Polski: szczególnie kwestia pieszych i nadmiernej prędkości
- max 1000 **ofiar** śmiertelnych rocznie – **poziom ambicji** w perspektywie 2030

Polskie drogi są jednymi z najniebezpieczniejszych w Europie

2015

Śmiertelność w wypadkach drogowych w Europie

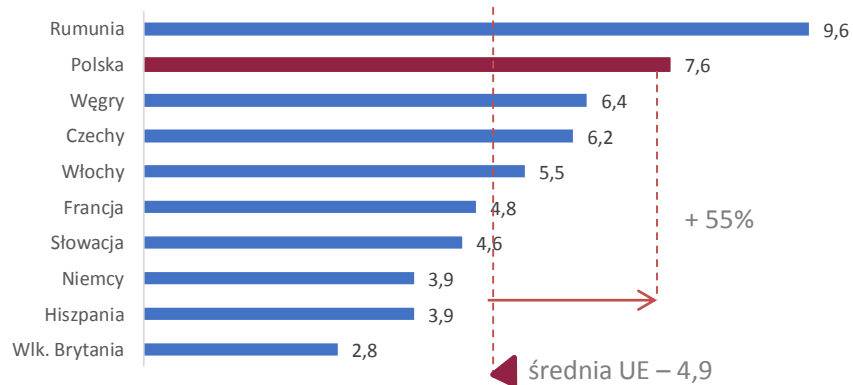
2015, liczba ofiar na 100.000 mieszkańców



2018

Śmiertelność w wypadkach drogowych w Europie

2018, liczba ofiar na 100.000 mieszkańców



Źródło: Eurostat, Policja

Źródło: Gazeta Wyborcza (Komisja Europejska)

3026 Zgonów na polskich drogach w 2016 r.

2862 Zgonów na polskich drogach w 2018 r.

+ 5% Wzrost liczby ofiar względem 2015 r.

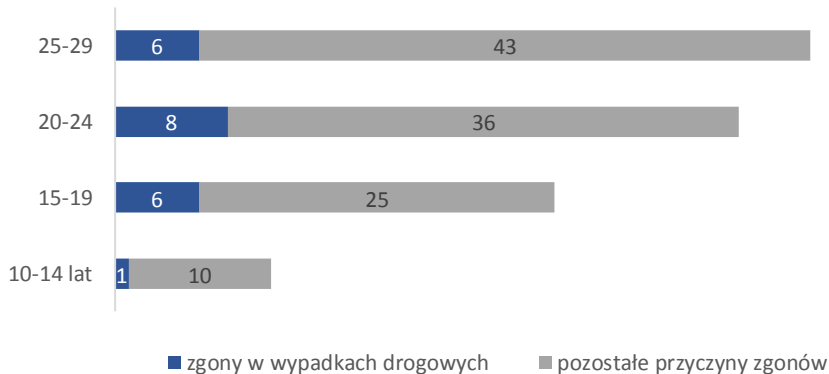
- 3% Spadek liczby ofiar względem 2015 r.

~ 1300 Osób rocznie uratowanych przy założeniu osiągnięcia poziomu bezpieczeństwa Niemiec

Wypadki drogowe są główną przyczyną zgonów młodych Polaków

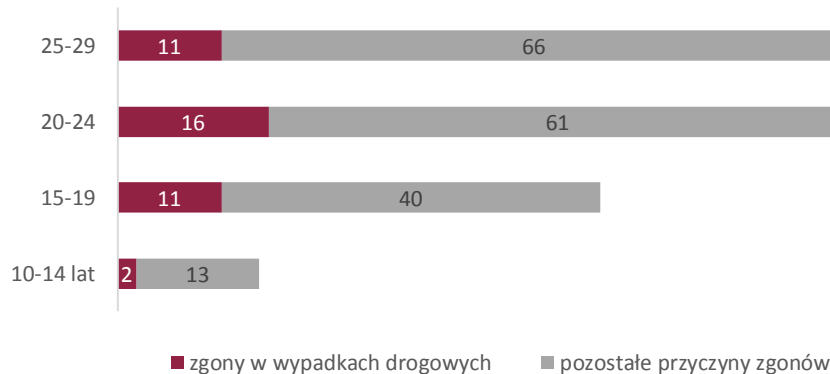
Przyczyny śmierci młodych osób w UE*

2014, liczba zgonów na 100.000 mieszkańców wg przyczyn



Przyczyny śmierci młodych osób w Polsce

2014, liczba zgonów na 100.000 mieszkańców wg przyczyn



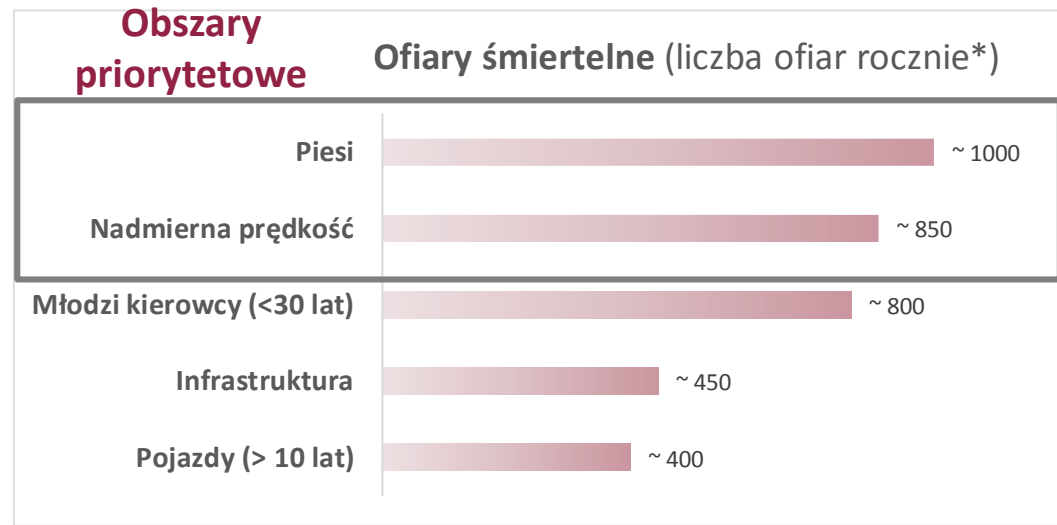
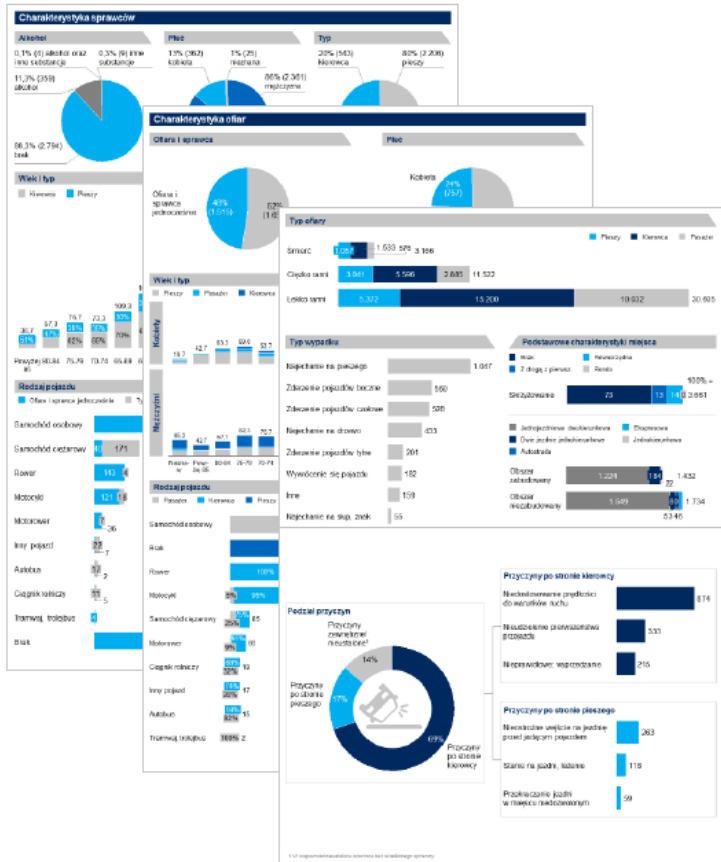
* Wybrane kraje: Niemcy, Hiszpania, Szwecja, Wielka Brytania, Holandia, Portugalia, Węgry, Czechy, Słowacja, Finlandia, Słowenia

Źródło: WHO

- Wypadki drogowe są **główną przyczyną śmierci** młodych Polaków, przed samobójstwami i innymi wypadkami
- Problem **dwukrotnie bardziej dotkliwy** niż w innych krajach UE

5 obszarów priorytetowych do poprawy

- Na podstawie analizy danych dla Polski zidentyfikowaliśmy 5 obszarów, które należy poprawić w pierwszej kolejności



* Liczby ofiar w obszarach nie są rozłączne, np. ta sama ofiara może należeć do grup I i III

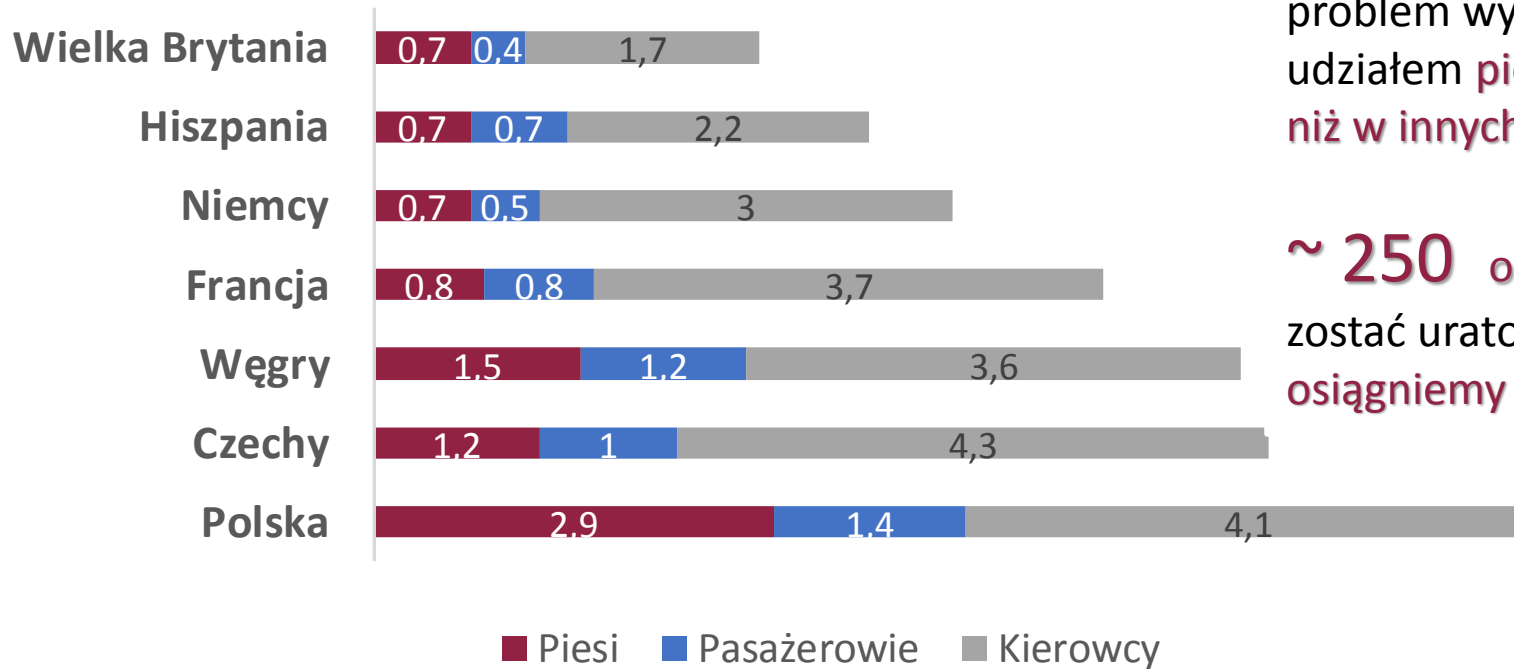
Źródło: Sewik, Analiza zespołu

Wysoka śmiertelność w wypadkach drogowych w Polsce wynika ze znacznie wyższej liczby poszkodowanych pieszych ...

OBSZAR PRIORYTETOWY - PIESI

Ofiary wypadków drogowych

2014, liczba ofiar na 100.000 mieszkańców



2 – 3X poważniejszy jest problem wypadków z udziałem **pieszych w Polsce** niż w innych krajach

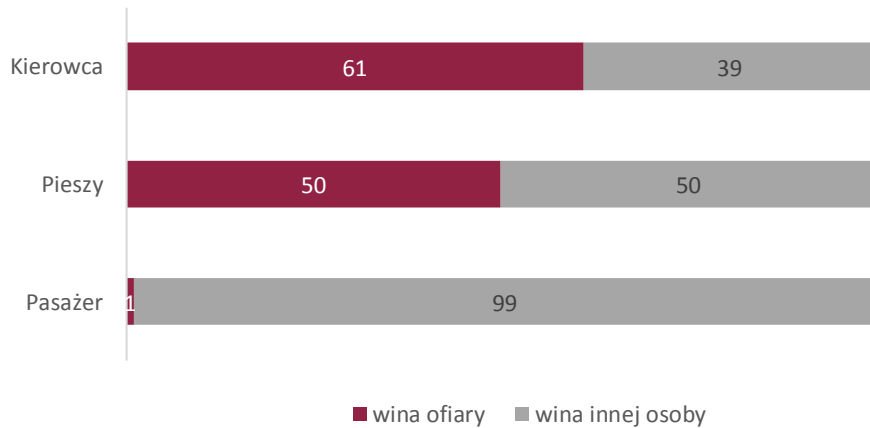
~ 250 osób rocznie może zostać uratowanych jeśli osiągniemy poziom sąsiadów

... przy czym w połowie przypadków to pieszy zostaje uznany za winnego wypadku na podstawie zeznań kierowcy i świadków

OBSZAR PRIORYTETOWY - PIESI

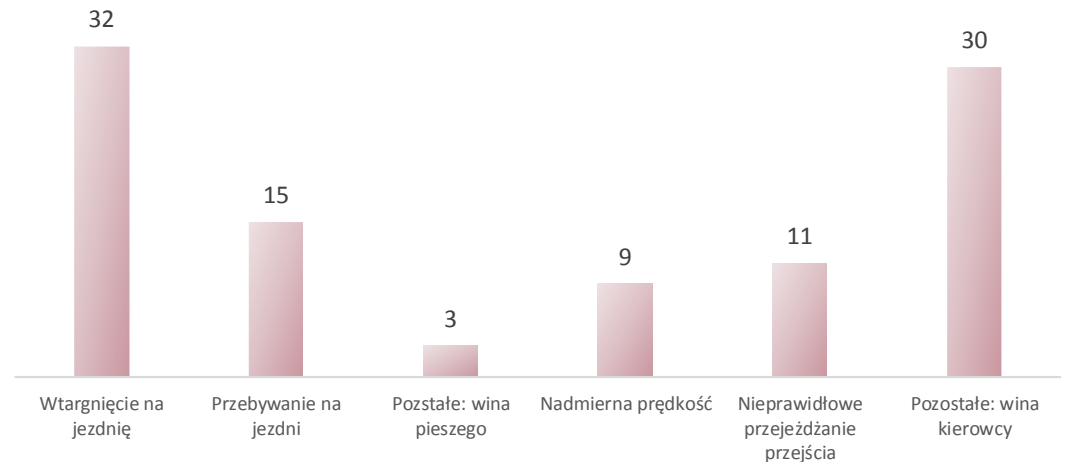
Ofiary wypadków

2013-2016, odsetek ofiar wypadków



Przyczyny śmierci pieszych

2013-2016, odsetek ofiar wypadków



Źródło: Sewik

Nadmierna prędkość jest główną przyczyną śmierci kierowców i pasażerów, jednak kary za jej przekroczenie wciąż są w Polsce niskie

OBSZAR PRIORYTETOWY - NADMIERNA PRĘDKOŚĆ

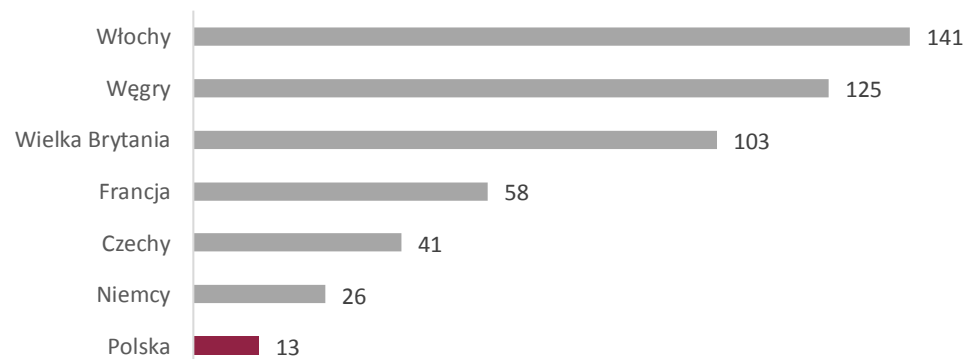
Ofiary wypadków spowodowanych nadmierną prędkością

2013-2016, odsetek ofiar wypadków



Maksymalne kary za przekroczenie dozwolonej prędkości w stosunku do średnich zarobków

2016, odsetek średnich zarobków

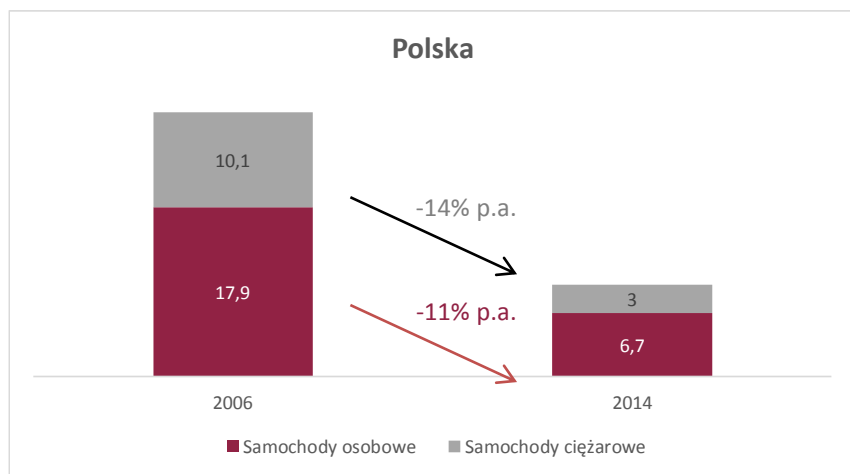
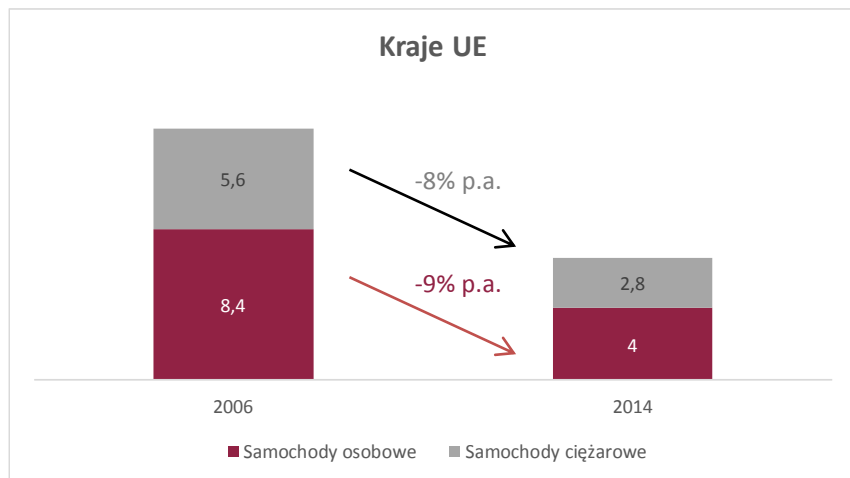


Poziom mandatów zbyt niski, aby zniechęcić kierowców do szybkiej jazdy

Źródło: Sewik; Kodeks drogowy; Eurostat

Działania podejmowane w Polsce już dziś odnoszą pewne sukcesy, np. w kwestii zmniejszenia liczby ofiar wypadków samochodów ciężarowych

Ofiary wypadków drogowych wg rodzaju pojazdu
liczba ofiar na 100.000 zarejestrowanych pojazdów



Źródła sukcesu Polski

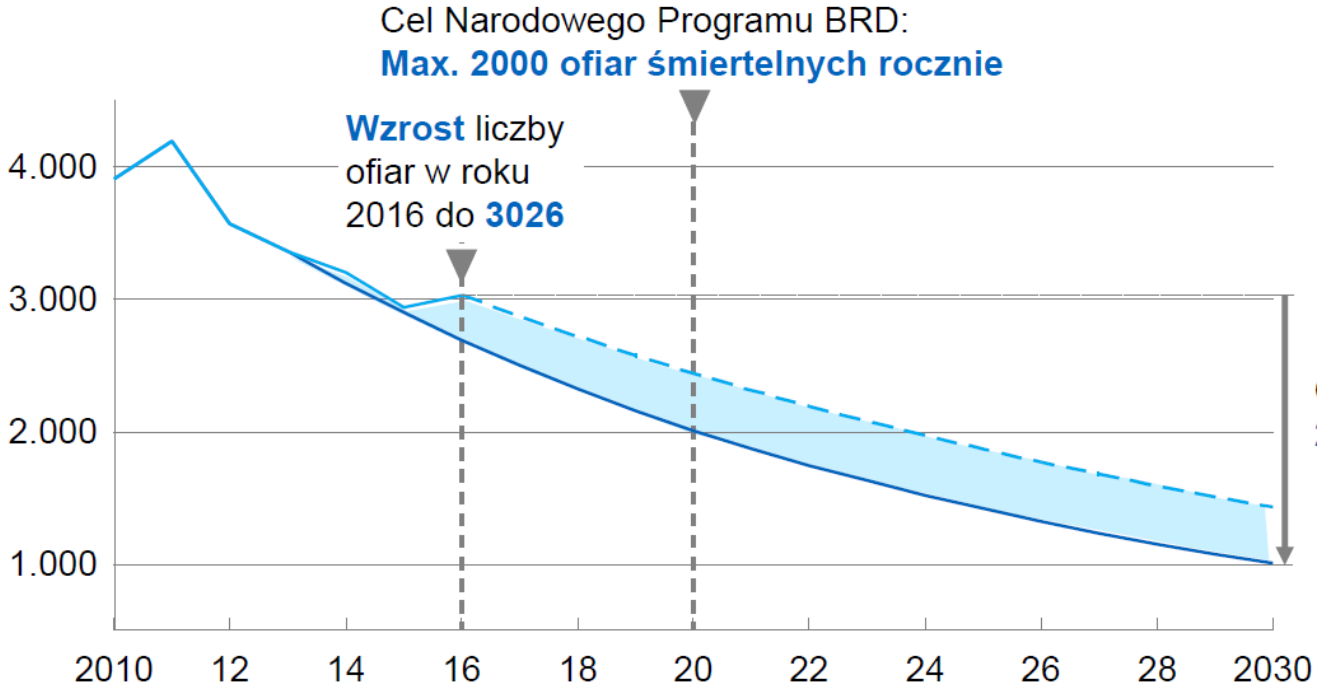
- Rozbudowa sieci **dróg ekspresowych i autostrad**
- **Zaostrzenie** przepisów dotyczących prowadzenia **pod wpływem alkoholu**
- **Zaostrzenie** przepisów dotyczących **czasu pracy** kierowców zawodowych
- **Unowocześnienie floty** pojazdów przez polskie firmy transportowe

Źródło: WHO; Komisja Europejska – Generalny Dyrektorat Mobilności i Transportu

W perspektywie 2030 r., Polska potrzebuje nowego programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, dla którego aspiracją powinno być ograniczenie liczby ofiar do tysiąca

„Luka” realizacji celów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce
2010-2030 (estymacja), liczba ofiar

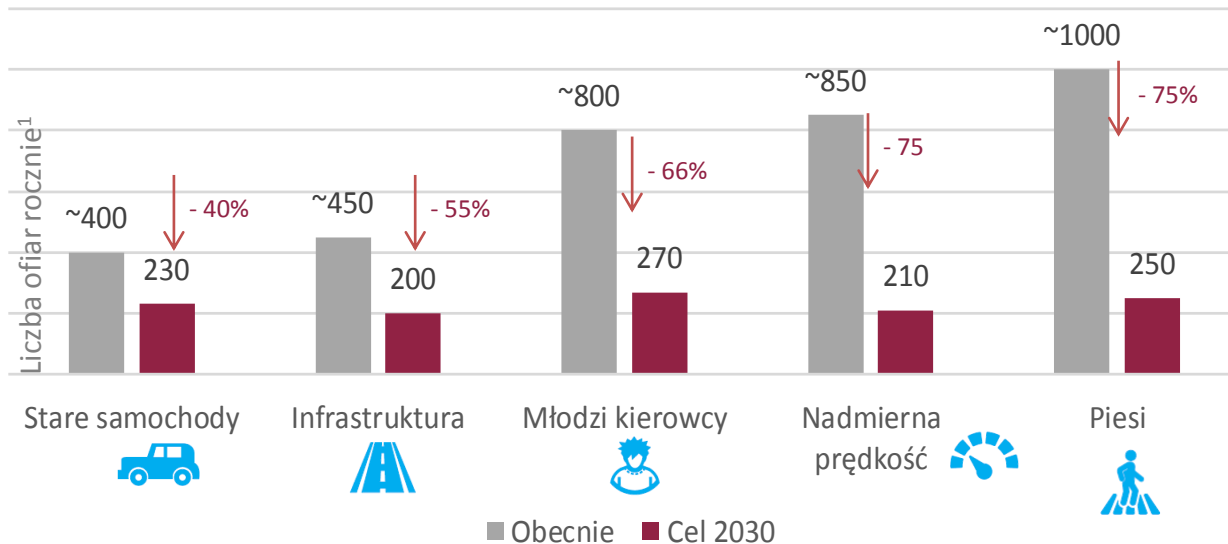
- Przewidywana luka
- Aspiracja
- Liczba ofiar
- Przewidywana liczba ofiar



Źródło: Raport McKinsey & Company

Aby osiągnąć założony cel na 2030, zaproponowaliśmy cele cząstkowe w ramach obszarów priorytetowych

Cele cząstkowe w ramach obszarów priorytetowych



Uzasadnienie

- Poziom **Niemiec** w 2015 r.
- Poziom **Hiszpanii** w 2016 r.
- Podobny spadek osiągnięty przez **Wielką Brytanię** w ciągu 5 lat
- Szacunki zgodne z **planem budowy dróg i autostrad**
- Na podstawie statystyk dla **nowszych pojazdów**²

¹ Suma ofiar w poszczególnych obszarach większa niż 1000 ze względu na znaczenie nachodzenia na siebie poszczególnych grup ofiar

² Zakładamy, że stare samochody w roku 2030 będą miały poziomy zabezpieczeń dzisiejszych nowych samochodów

Proponujemy katalog inicjatyw adresujących zidentyfikowane obszary priorytetowe

20 inicjatyw opisanych w raporcie
4 grupy tematyczne



Legislacja

Egzekucja przestrzegania przepisów

Infrastruktura

Edukacja

Przykładowe inicjatywy



Możliwość taryfikacji OC i AC w oparciu o mandaty i punkty karne

Zwiększenie prawnej ochrony pieszych

Zmiana struktury mandatów karnych

Wyeliminowanie „infrastruktury niewybaczającej błędów”, np. budowa rond

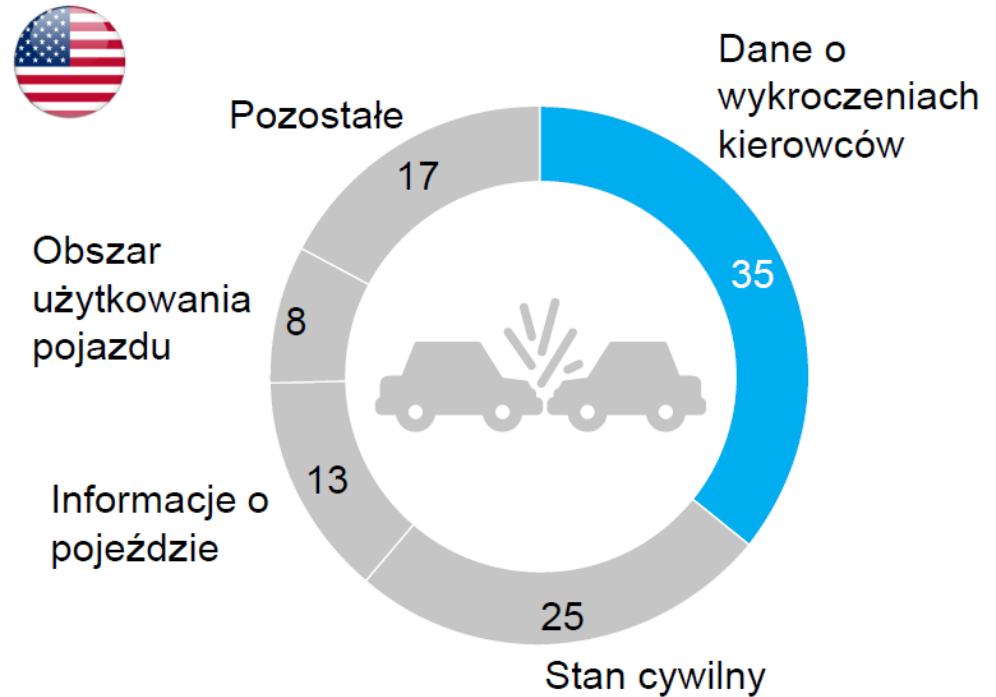
Zachęcenie prywatnych firm do inwestycji w bezpieczeństwo (w ramach CSR)

Jedną z inicjatyw opisanych w raporcie jest uzależnienie wysokości składki ubezpieczeń komunikacyjnych od wykroczeń drogowych

Uzasadnienie

- Udostępnienie firmom ubezpieczeniowym informacji o **wykroczeniach** drogowych
- W konsekwencji
 - ✓ **Stawki ubezpieczeń komunikacyjnych** zostaną **częściowo uzależnione** od wykroczeń – wyższe stawki dla kierowców łamiących przepisy
 - ✓ Inicjatywa szczególnie ważna w kontekście **wzrostu cen OC** na rynku w 2016 roku

Przykład: Czynniki wpływające na cenę OC w USA (w %)



Efektywność mandatów karnych można zwiększyć nie tylko poprzez podniesienie ich stawek, lecz także dzięki zmianom w strukturze



Zwiększenie stawek mandatów **za recydywę**

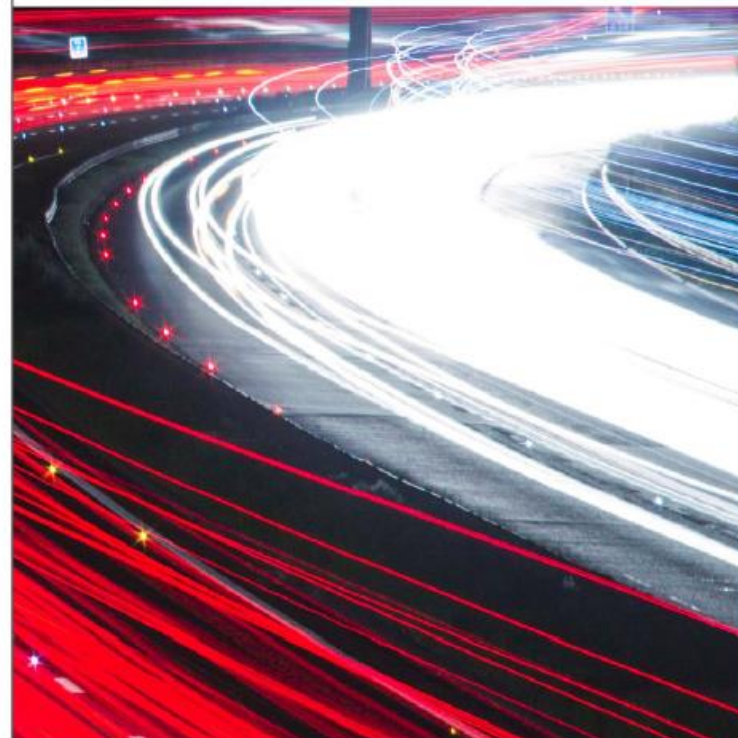


Zwiększenie **progresji stawki** mandatu w zależności od **skali przewinienia**



Wprowadzenie taryfikatora mandatów **uzależnionego od zarobków ukaranego**

Strategia poprawy bezpieczeństwa drogowego w Polsce



- Zapraszam do lektury raportu „Strategia bezpieczeństwa drogowego w Polsce” autorstwa Polskiej Izby Ubezpieczeń
- <https://piu.org.pl/wp-content/uploads/2017/09/RaportBRD.pdf>

- Zapraszam także do lektury najnowszego raportu autorstwa Polskiej Izby Ubezpieczeń „Nowa miejska mobilność. Co oznacza dla ubezpieczeń?”
- <https://piu.org.pl/wp-content/uploads/2019/05/PIU-nowa-miejska-mobilnosc.pdf>



Dziękuję za uwagę

Dorota M. Fal
Doradca Zarządu
Polskiej Izby Ubezpieczeń
d.fal@piu.org.pl