

ОСОБЛИВОСТІ ОBOB'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ (ДОСВІД УКРАЇНИ ТА КРАЇН ЄВРОПИ)

FEATURES OF COMPULSORY INSURANCE OF CIVIL LIABILITY OF OWNERS OF VEHICLES IN UKRAINE (EXPERIENCE IN UKRAINE AND EUROPE)

Булеца С.Б.,

*кандидат юридичних наук, доцент,
заступник декана юридичного факультету
ДВНЗ «Ужгородський національний університет»*

Плавайко М.В.,

*студентка магістратури V курсу
ДВНЗ «Ужгородський національний університет»*

На підставі аналізу чинного законодавства та узагальнення практики його застосування у статті здійснено аналіз особливостей страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні. Виділено основні спільні риси систем прямого врегулювання в даному напрямку, що функціонують на страхових ринках провідних європейських держав.

Ключові слова: цивільно-правова відповідальність, обов'язкове страхування, наземний транспортний засіб, пряме врегулювання.

На основании анализа действующего законодательства и обобщения практики его применения в статье осуществлен анализ особенностей страхования гражданской-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств в Украине. Выделены основные общие черты систем прямого урегулирования в данном направлении, функционирующих на страховых рынках ведущих европейских государств.

Ключевые слова: гражданско-правовая ответственность, обязательное страхование, транспортное средство, прямое урегулирование.

Based on analysis of the existing law and summarize its implementation, the article presents the analysis of the characteristics of insurance of civil liability of owners of vehicles in Ukraine. The basic features in common systems of direct settlement in this area, operating in the insurance markets of the leading European countries.

Key words: civil liability, compulsory insurance, vehicle, the direct settlement.

Постановка проблеми. З набуттям самостійності та суверенності Україна на початку 90-х рр. ХХ ст. почала створювати власну економіку і самостійно вирішувати всі питання організації страхової діяльності. В цей період починає набирати розвитку страхування відповідальності, зокрема страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. В умовах панування державної форми власності й адміністративно-командної системи управління в нашій країні потенціал інституту страхування не міг бути розкритий повною мірою, сфера його застосування була дуже обмеженою. Тому саме тепер, в період остаточного становлення ринкової економіки в Україні, питання даного виду страхування є надзвичайно актуальним і потребує всебічного аналізу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значимо, що питання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів досліджувалося в наукових працях М. І. Брагінського, С. М. Братуся, Ю. О. Заїки, В. В. Луця, В.М. Никифорака, Я. О. Чапичадзе, Я. М. Шевченка, Л. М. Лесика, В. М. Косинської. До цього часу не було здійснено співвідношення страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні та в країнах Європи та не було здійснено обґрунтування застосування в Україні прямого врегулювання, яке застосовується в країнах Європи.

Метою даної статті є визначення основних проблем при застосуванні обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів і методів подолання цих проблем, а також аналіз особливостей даного виду страхування на провідних страхових ринках Європи.

Виклад основного матеріалу. Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є одним із найпопулярніших видів страхування. Після набуття чинності (з 1 січня 2005 року) Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» ринок обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів отримав можливість цивілізованого розвитку. Цей вид страхування – найкращий спосіб покриття збитків, викликаних непередбаченими подіями. Враховуючи це, без наявності полісу обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, як і без наявності посвідчення водія та технічного паспорта, рух по дорозі забороняється. Але усвідомлює це лише частина власників транспортних засобів.

Необхідність існування такого виду страхування обумовлюється такими обставинами: 1. Автомо-

біль є об'єктом підвищеної небезпеки і найбільш аварійним видом транспорту. Щорічно в Україні відбувається по декілька сотень тисяч дорожньо-транспортних пригод (ДТП): у 2010 р. – 204242, у 2011 р. – 186225, у 2012 р. – 196399; 2. Цивільно-правова відповідальність власника транспортного засобу має масовий характер, оскільки стосується всього суспільства, адже учасником ДТП потенційно може стати кожен громадянин; 3. Наявність чинника ризику і необхідність компенсації можливого збитку; 4. Навіть встановлення цивільної відповідальності власника наземного транспортного засобу не забезпечує своєчасність та повноту відшкодування збитку постраждалій особі, насамперед через відсутність достатніх коштів у власника автомобіля. Тобто цей вид страхування має соціальний характер, адже механізм обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів дозволяє створити певний соціальний захист як потерпілих осіб, так і власників автомобілів.

З виникненням необхідності у запровадженні даного виду страхування постають проблеми, які вимагають вирішення, а саме: відсутність довіри населення до страховика, відсутність відповідальності страхової компанії за невиконання своїх зобов'язань, недостатній рівень роз'яснювально-інформаційної роботи та страхової культури [1, с. 231-232].

На думку Л. М. Лесика, неповне охоплення цим видом страхування пов'язане, насамперед, з низьким рівнем довіри до страхових компаній, страхової культури, роз'яснювально-інформаційної роботи. За результатами опитування, працівниками Моторного (Транспортного) страхового бюро України, 91,8% респондентів схвально віднеслися до страхування автоцивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів. Майже 74% респондентів мали укладені договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, 4% (будучи учасниками страхових випадків) отримали відповідні регламентні виплати або ж належне їм страхове відшкодування. Лише 8% респондентів нічого не знали про цей обов'язковий вид страхування, 20% не змогли відповісти на питання щодо можливої участі в дорожньому русі тих автовласників, які не мають страхового забезпечення. Як засвідчує практика страховиків, усвідомлення важливості цього виду страхування приходить лише після страхових подій, участь у яких відчутно вплинула на власний бюджет [2, с. 214-217].

Враховуючи вищевказане, можна зазначити, що основними проблемами, які виникають при запровадженні і застосуванні обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, є відсутність довіри населення до страховика, відсутність відповідальності страхової компанії за невиконання своїх зобов'язань, недостатній рівень роз'яснювально-інформаційної роботи та страхової культури. Зменшення впливу цих проблеми на розвиток досліджуваного виду страхування можливе при усвідомленні відповідальності за невиконання вимог і зобов'язань кожної сторони

цього виду страхування (страховика, страхувальника, застрахованої особи).

Таким чином, для вирішення зазначених проблем необхідно: по-перше, провести інформаційно-роз'яснювальну роботу, досягти сприйняття споживачем необхідності та переваг обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (програми телебачення, соціальна реклама). Реалізація цього заходу можлива на основі створення Бюро страхової інформації як інформаційного органу, який допоможе громадянам вивчити страхове законодавство та зміни до нього, підвищити рівень довіри до страхових компаній; по-друге, підвищити рівень життя населення, завдяки чому зросте рівень платоспроможності громадян; по-третє, зменшити соціальну напругу в суспільстві та збільшити рівень довіри до страхових компаній шляхом виконання страхових зобов'язань [1, с. 232-235].

Таким чином, враховуючи все вищевказане, можна сказати, що Україна знаходиться на шляху до ефективного врегулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що не можна сказати про країни Європейського простору. Проте перші кроки в цьому напрямі зроблено. Так, слід зазначити, що обов'язковою умовою здійснення діяльності з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є членство в Моторному (транспортному) страховому бюро України (МТСБУ). Зауважимо, що МТСБУ є членом Міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка» – унікального інтеграційного об'єднання різних за своїм регіональним статусом країн та складного механізму поєднання правових, фінансових та управлінських аспектів. Дана організація об'єднує понад 50 країн світу. Існування такої організації є позитивним фактором. Метою «Зеленої картки» є спрощення міжнародного руху автотранспортних засобів шляхом забезпечення страхування ризиків відповідальності перед третіми особами і у разі ДТП гарантування компенсації потерпілим особам за національним законодавством.

Важливою ознакою Європейського страхового ринку є також наявність прямого врегулювання збитків за Обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ). Така система існує на багатьох розвинутих страхових ринках, зокрема в: Бельгії, Італії, Франції, Білорусі, Російській Федерації. Особливістю прямого врегулювання збитків є те, що на відміну від звичного для українського страхового ринку процесу, власник полісу ОСЦПВ як потерпілий звертається до «свого» страховика який продав йому цю послугу. Страховик же отримує компенсацію від страховика відповідальності винуватця в настанні події.

Зокрема, на ринку Франції пряме врегулювання набуло відмінних рис, що характеризують розвинутий страховий ринок на якому страхування стало невід'ємною частиною культури експлуатації авто-

мобіля. На страховому ринку Франції слід відмітити такі досягнення: повна відсутність судових розглядів за випадками матеріальної шкоди внаслідок ДТП, повідомлення про ДТП (Європротокол) стало загально визнаним документом, а його використання і простота отримання відшкодування – невід’ємною частиною культури страхування та експлуатації автомобілів не тільки у Франції, а й в цілій Європі. Поліція бере участь у оформленні ДТП лише при наявності збитків життю або здоров’ю. Ще одним безумовним досягненням страхового ринку Франції є – стабільні клієнтські бази (близько 10% клієнтів переходять в інші компанії). Тобто присутній високий рівень довіри до страхових компаній.

Усі європейські ринки йшли до впровадження прямого врегулювання різними шляхами, і на окремих ринках системи набули відмінні риси, що залежать від історії формування страхового ринку. Але загалом можна виділити основні спільні риси систем прямого врегулювання, що функціонують на страхових ринках європейських держав:

1) правова форма взаємовідносин між страховиками:

- закріплення системи прямого врегулювання на рівні законодавства;

- закріплення на рівні угоди між учасниками ринку, деінде за участю локальних об’єднань страховиків, моторних бюро;

- змішана форма.

2) спосіб здійснення розрахунків між страховиками:

- за допомогою спеціально створених клірингових центрів, які функціонують як окремі структури чи в складі локальних об’єднань страховиків або моторних бюро – найбільш поширена форма (Бельгія, Франція, Російська Федерація);

- напряму між страховиками.

3) обов’язковість застосування схеми: всі учасники ринку ОСЦПВ мають акцентувати участь у прямому врегулюванні – винятків не існує на жодному з ринків, споживач має контактувати виключно зі «своїм» страховиком;

4) можливість для страховика:

- обов’язковість звернення до «свого» страховика;

- можливість вибору: звертатись до «свого» страховика (пряме врегулювання) або до страховика відповідальності винуватця (традиційна схема, що згодом еволюційно відмирає).

Кожен з варіантів має свої недоліки і переваги. Наприклад, російські страховики наразі дійшли до необхідності введення одноразової, більш жорсткої схеми функціонування ринку ОСЦПВ.

На думку Косинської В. А., український ринок вже потребує здійснення конкретних кроків із впровадження прямого врегулювання. Так, в Україні вже тривалий час діє спрощена система фіксації обставин дорожньо-транспортних пригод із використанням Повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду (Європротоколу), що є передумовою для останнього кроку – переходу до прямого врегулювання [3, с. 307-312].

Висновки. Отже, проаналізувавши особливості страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні, можна сказати, що основні перші кроки в цьому напрямку здійснені – прийнятий спеціальний Закон, який врегулює специфіку даного виду страхування, запозичена деяка практика країн Європи (Європротокол). Проте наявність певних проблем у даній сфері страхування не дає у повній мірі наблизитись до Європейського страхового ринку. Тому саме пріоритетність розвинутого страхового ринку України щодо обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є важливою системою страхового захисту як у соціально-економічному, так і політичному значенні та необхідною реальністю у зв’язку з розвитком вітчизняної економіки. Україна – важлива держава для європейського автомобільного транспортного руху. Стан розвитку економічних відносин, процеси ринкової трансформації національної економіки, входження України до системи світових ринків зумовлюють необхідність розвитку страхової галузі з урахуванням світового досвіду та національних особливостей. Крім цього, враховуючи нинішню ситуацію, гармонізація національного законодавства з європейськими нормами врегулювання даного виду страхування, є одним із напрямків інтеграції держави до Європейського простору.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Лесик Л.М. Досвід застосування в Україні обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. / Л.М. Лесик // Гроші, фінанси і кредит. – 2010. – № 6(108). – С. 231-234.
2. Лесик Л.М. Тенденції та проблеми розвитку ринку обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в умовах економічної кризи. Л.М. Лесик // Гроші, фінанси і кредит. – 2010. – № 2(104). – С. 214-219.
3. Косинська В.А. Особливості страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. / В.А. Косинська // Митна справа. – 2012. – № 6(84). – С. 305-311.
4. Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 1 липня 2004 р. // Голос України. – 2004. – № 165. – С. 572.