

Історичним попередником систем соціального страхування були лікарняні каси, або фонди взаємодопомоги робітників, що створюються на підприємствах і по місцю проживання. Їх кошти формувалися без участі підприємців і держави, тому їх було недостатньо навіть для мінімального забезпечення непрацездатних членів кас. З прийняттям законів про соціальне страхування фінансова база кас істотно зміцнилася, але принцип автономії кожної з них зберігся. І до цього дня системи соціального страхування розпадаються на велике число програм, що мають свою власну фінансову базу.

Таким чином, можна зробити наступні висновки: по-перше, система медичного страхування має певні переваги перед державними і приватними системами, а

також відомчою медициною; по-друге, забезпечує високий рівень доступності медичної допомоги для всіх категорій населення; по-третє, державне регулювання системи охорони здоров'я, заснованої на принципах медичного страхування, є більш ефективним, ніж державне фінансування системи охорони здоров'я.

Отже, в сучасних умовах медицина, що спирається на медичне страхування, більш відповідає вимогам ринку.

1. www.Business.ua. 2. Заруба О.Д. Страхова справа: Підручник. -К.: Знання, 1998.-321с. 3. Базилевич В.Д., Базилевич К.С. Страхова справа.-К.: Т-во "Знання"; 2002. – 203 с. 4. Страхування: Підручник /Керівник авт.кол. і науковий ред. С.С.Осадець.-К.: КНЕУ, 2002. – 528 с.

Надійшла до редколегії 10.06.08

К. Лібіх, асп.

## **РОЛЬ ДЕРЖАВИ У РОЗВИТКУ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ПОВНОПРАВНОГО ЧЛЕНСТВА УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНІЙ СИСТЕМІ СТРАХУВАННЯ "ЗЕЛЕНА КАРТКА"**

*У статті проаналізовано сучасний стан обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності в Україні, охарактеризовано місце і статус України в міжнародній системі автострахування "Зелена картка", визначено роль держави у процесі розвитку даного виду страхування, а також у забезпеченні ефективної участі нашої країни в системі "Зелена картка" в майбутньому.*

*The present situation of insurance of vehicles owners' civil liability in Ukraine, the position and status of Ukraine in the Green Card system, the role of the state in the process of development of this type of insurance also in providing our country's effective participation in the Green Card system in future are analyzed in the article.*

Обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів посідає важливе місце в усіх розвинених країнах світу. Це зумовлено перш за все підвищенням інтенсивності автомобільного руху і транспортних перевезень, в тому числі міжнародних, і у зв'язку з цим – постійним зростанням кількості дорожньо-транспортних випадків, унаслідок яких гинуть і зазнають травм люди та наносяться значні матеріальні збитки. Якщо розглядати ситуацію стосовно аварійності та нанесення збитків потерпілим особам в Україні, то можна стверджувати, що останнім часом такі показники досягли найвищого рівня. Так, за офіційними даними щороку в Україні кількість дорожньо-транспортних випадків збільшується приблизно на 20 %, а кількість травмованих і загинувших – на 25 % [1, с. 53]. Імовірність потрапити в аварію в Україні у 5 разів вища, ніж у західноєвропейських країнах. На території нашої країни кожні 16 хвилин стається дорожньо-транспортний випадок, три чверті з яких – саме з вини водіїв. За таких обставин даний вид страхування набуває особливо важливого значення.

Проблеми розвитку обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів досліджувало багато вітчизняних і зарубіжних науковців, серед них – М.С. Клапків, С.С. Осадець, Я.П. Шумелда, В.І. Худяков, А.П. Плешков та інші. Однак слід зазначити, що проблема місця та ролі держави у забезпеченні розвитку даного виду страхування в нашій країні майже не розглянута і потребує ґрунтовного наукового дослідження.

У сучасних процесах розвитку цього соціально важливого для України виду страхування роль держави є вагомим та беззаперечною, оскільки інтенсивність та ефективність його розвитку значною мірою залежать від участі держави у вирішенні існуючих проблем, від рівня її сприяння та підтримки обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності, а також його учасників. Варто зазначити, що дана тематика сьогодні є надзвичайно актуальною з декількох причин. По-перше, страхування автоцивільної відповідальності є обов'яз-

ковим видом, а отже, поширюється на всіх членів нашої суспільства, які беруть участь у дорожньому русі. По-друге, даний вид страхування визнаний одним із перспективних напрямків розвитку вітчизняного страхового ринку. По-третє, Україна входить до складу міжнародної системи автострахування "Зелена картка", що покладає на неї велику відповідальність, ставить певні вимоги та задачі щодо забезпечення членства у майбутньому. І саме держава в особі органів законодавчої та виконавчої влади покликана сприяти подальшому розвитку обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності в Україні, а також гарантувати та забезпечувати виконання усіх зобов'язань, прийнятих нашою країною із набуттям членства у системі "Зелена картка". З огляду на це, метою нашого дослідження є визначення завдань держави, які вона повинна реалізовувати через органи законодавчої та виконавчої влади, для забезпечення розвитку даного виду страхування та участі України у міжнародній системі страхування "Зелена картка".

З 1 січня 1998 року Україна увійшла до складу міжнародної системи автострахування "Зелена картка" на правах перехідного члена, а починаючи з 2005 року вона набула статусу повного члена. Однак, з багатьох причин цей статус поки що є певною мірою формальний: до України, як і раніше, застосовуються деякі вимоги, як до перехідного члена. Для того, щоб інші країни – учасниці системи ставились до України як до рівноправного партнера у взаємовідносинах, перш за все, в нашій країні необхідно налагодити чіткий та прозорий механізм здійснення внутрішнього обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів. І в цьому аспекті саме держава спроможна забезпечити та контролювати цей процес.

Починаючи з 1997 року в Україні законодавством була впроваджена обов'язкова форма страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів [2, 3]. Це означає, що цивільна відповідальність усіх автовласників, чи осіб, які експлуатують транспортні засоби на законних підставах, повинна бути застра-

хована. Однак, на жаль, на сьогоднішній день в Україні, на відміну від інших країн, всупереч вимогам чинного законодавства, даний вид страхування відповідного поширення та розвитку досі не набув. Серед причин повільних темпів його розвитку слід виділити низьку страхову культуру нашого суспільства; недовіру населення до страхових організацій, що має об'єктивне підґрунтя та посилюється недобросовісністю багатьох вітчизняних страховиків; слабо розвинену інфраструктуру страхового ринку; та передусім – відсутність у нашій країні потужної державної підтримки, направленої на розвиток і популяризацію даного виду страхування.

Станом на 1 січня 2007 року в Україні обов'язковим страхуванням цивільної відповідальності автовласників займалося 75 страховиків, з них – 15 повних членів Моторного (транспортного) страхового бюро України (далі – МТСБУ), які мають право на укладання як внутрішніх, так і міжнародних договорів страхування. Характеризуючи розвиток даного виду страхування в Україні, слід зазначити, що його питома вага в загальному обсязі страхових платежів вітчизняного ринку страхування у 2005 році становила 4,2 %, у 2006 році – 4,3 %, а в обсязі сукупних страхових виплат – відповідно 5,9 % і 6,1 % [4], що також свідчить про незначний рівень його розвитку на сьогоднішній день. Зважаючи на те, що за різними експертними оцінками потенційний обсяг сукупних страхових платежів за даним видом страхування складає 1,5 – 1,8 млрд. грн., то за інших рівних умов частка обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності могла б становити від 11 до 13 % обсягів страхових платежів вітчизняного ринку страхування [1, с. 56].

Отже, особливостями здійснення внутрішнього страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні, як уже було зазначено, є обов'язкова форма, з огляду на його велике соціальне значення; системний підхід, який полягає у взаємодії страховиків між собою та з МТСБУ; загальна фінансова відповідальність учасників за результати роботи цієї системи; спеціальна нормативна база для його проведення, а також необхідність контролю з боку держави за здійсненням даного виду страхування.

Оскільки даний вид страхування має обов'язкову форму проведення, держава забезпечує його законодавчо-правове регулювання. Правовий масив для його здійснення складають такі законодавчі акти, як Конституція України; міжнародні угоди, які підписала й ратифікувала держава; Цивільний Кодекс України; акти Верховної Ради України, і в першу чергу – Закон України "Про страхування" і Закон України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів"; відповідні укази та розпорядження Президента України; постанови Кабінету Міністрів України; нормативні акти Уповноваженого органу тощо. Однак завданням держави є не лише створення й удосконалення необхідного законодавчого базису, але й забезпечення контролю за його дотриманням усіма членами суспільства. На сьогоднішній день особливо потребують удосконалення норми Закону України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів", які стосуються лімітів відповідальності за шкоду життю і здоров'ю потерпілих осіб, а також самого механізму та порядку здійснення страхових відшкодувань за таку шкоду. Так, оскільки Україна є повним членом міжнародної системи автострахування "Зелена картка", експерти висловлюють думку щодо збільшення ліміту відповідальності за шкоду життю, здоров'ю потерпілих та поступове приведення його розміру у відповідність до міжнародного законодавства.

Слід зазначити, що директивами Європейського Союзу країнам рекомендовано встановлювати ліміт за одним полісом у розмірі не менше 600 тис. євро. Тому, наприклад, у Польщі він встановлений саме в такому розмірі, у тому числі 450 тис. євро – ліміт відповідальності за шкоду життю, здоров'ю, і 150 тис. євро – за майнові збитки. У Німеччині ліміт відповідальності за збитки життю, здоров'ю становить 5 млн. євро, за збитки майну – 1 млн. євро, а в ряді країн (Великобританія, Бельгія, Норвегія, Угорщина, Чехія, Словаччина, Франція, Молдавія та інші) відповідальність страховика за даним видом страхування взагалі є необмеженою [5, с. 214]. З огляду на це Ліга страхових організацій України прагне ініціювати зміни в законодавстві щодо збільшення ліміту відповідальності за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю особи, щонайменше, до 500 тис. євро. Це, в свою чергу, значно підвищить інтерес нашого суспільства до даного виду страхування.

На нашу думку, активізація даного виду страхування дасть значний соціально-економічний ефект і сприятиме покращенню іміджу України серед країн – учасниць міжнародної системи "Зелена картка". Однак це залежить від багатьох факторів. Над розробкою та впровадженням заходів стосовно підвищення захищеності населення від дорожньо-транспортних випадків і зниження тяжкості їхніх наслідків повинні працювати, по-перше, страховики, забезпечуючи належний страховий захист та здійснюючи необхідні превентивні заходи, по-друге, МТСБУ, координуючи діяльність страховиків – його членів і представляючи Україну в системі "Зелена картка", і по-третє, держава як головний гарант, законодавець і регулятор. Тільки взаємодія і співпраця страхових організацій, МТСБУ та органів законодавчої і виконавчої влади у цьому напрямі здатна забезпечити реальний захист майнових інтересів учасників дорожнього руху на території нашої країни, а також участь України в міжнародній системі автострахування "Зелена картка".

Для участі України в міжнародній системі "Зелена картка", держава повинна забезпечити виконання та постійне підтримання таких умов щодо членства в системі: 1) на території України має здійснюватись обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів; 2) в країні має бути єдина організація, що здійснює керівництво даним страхуванням і представляє країну в системі; на даний час такою організацією є МТСБУ; 3) держава не повинна створювати перешкод при трансфері вільно конвертованої валюти, що спрямовується на страхові виплати за випадком, який відбувся в іншій країні. Крім того, на участь країни в міжнародній системі страхування "Зелена картка" та на взаємовідносини з іншими членами системи значно впливає її політичне становище. Нестабільна політична ситуація всередині країни створює напругу у міждержавних відносинах з іншими учасниками в рамках системи "Зелена картка".

Крім створення законодавчих умов та забезпечення сприятливого політекономічного клімату всередині країни, не менш важливим є державний контроль. На нашу думку, контроль з боку держави за здійсненням обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності має два напрямки: 1) контроль за діяльністю страховиків, який покладений на Уповноважений орган у справах нагляду за страховою діяльністю – Держфінпослуг; 2) контроль за дотриманням норм законодавства особами, що експлуатують транспортні засоби. Що стосується внутрішнього страхування, то контроль за наявністю та дійсністю договорів страхування здійснює Міністерство внутрішніх справ України та його уповноважені органи. Контроль у сфері міжнародного страхування автоцивільної відповідальності в першу чергу покладе-

ний на прикордонні служби, оскільки основний контроль щодо наявності та валідності договорів відбувається при перетині транспортних засобів державного кордону.

Відповідно до Закону України "Про страхування" державний нагляд за страховою діяльністю в Україні здійснюється спеціальним уповноваженим органом виконавчої влади та його органами на місцях. З 2003 року функції такого органу виконує Держфінпослуг, зокрема: ведення єдиного державного реєстру страховиків, перестраховиків та брокерів і видача ліцензій на здійснення страхової діяльності; проведення перевірок щодо правильності застосування страховиками законодавства про страхову діяльність і їх звітності; розроблення та прийняття нормативно-правових актів з питань страхової діяльності в межах своєї компетенції; узагальнення практики страхової діяльності і посередницької діяльності на страховому ринку, розроблення і подання у встановленому порядку пропозицій щодо розвитку і вдосконалення законодавства України про страхову і посередницьку діяльність у страхуванні та перестрахованні; контроль за платоспроможністю страховиків; встановлення правил формування, обліку та розміщення страхових резервів і показників звітності; участь у міжнародному співробітництві у сфері страхування; організаційно-методичне забезпечення проведення актуарних розрахунків та інші функції, необхідні для виконання покладених на Держфінпослуг завдань.

Відповідно до законодавства України контроль у сфері дорожнього руху здійснюється Кабінетом Міністрів України, органами законодавчої та виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, відповідним державним органом з безпеки дорожнього руху і його місцевими органами, Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України, іншими спеціально уповноваженими на це державними органами [6, ст. 52]. Зокрема, органи повинні контролювати виконання особами, що експлуатують автотранспорт, вимог законодавства щодо страхування цивільної відповідальності перед третіми особами. Однак контроль за цим ускладнений тим, що наявність полісів обов'язкового страхування цивільної відповідальності у автовласників чи водіїв контролюючі органи мають право перевіряти не в будь-якому разі, а лише в деяких випадках: при реєстрації транспортного засобу, при черговому технічному огляді та при порушенні водієм правил дорожнього руху. Це призводить до того, що на сьогоднішній день такий контроль, як показує практика, не є ефективним, про що свідчить низький відсоток застрахованих автовласників в Україні.

При в'їзді чи виїзді транспортних засобів з України перевірку наявності та чинності договорів страхування автоцивільної відповідальності здійснюють відповідні прикордонні органи і служби – підрозділи центральних органів виконавчої влади, які в пунктах пропуску через державний кордон контролюють додержання вимог чинного законодавства з питань прикордонного, митного контролю, контролю руху автотранспорту та інших державних видів контролю. Основний контроль покладений на Державний комітет у справах охорони держа-

вного кордону України. У разі, якщо транспортний засіб при в'їзді на територію України не забезпечений договором страхування "Зелена картка", то особа, що його експлуатує, зобов'язана укласти договір обов'язкового внутрішнього страхування. Відповідно, при виїзді з України до країн – членів системи "Зелена картка", автовласник повинен пред'явити чинний на термін поїздки страховий сертифікат "Зелена картка".

Серйозною проблемою на сьогоднішній день є фальсифікація договорів "Зелена картка", оскільки вона носить масовий характер. При планових перевірках у пунктах пропуску через державний кордон України, спрямованих на виявлення фальсифікатів і підробок, за один день вилучалося близько 20 – 30 таких договорів. Дана проблема наносить значну шкоду фінансовим результатам страховиків та МТСБУ і взагалі негативно впливає на імідж України у міжнародній системі "Зелена картка". Головним чином її можна вирішити за допомогою жорсткого контролю з боку державних прикордонних служб, а також оперативного реагування правоохоронних органів на порушення закону.

Отже, основними завданнями, які сьогодні стоять перед державою щодо покращення умов проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні, є:

1) вдосконалення вітчизняного законодавства та приведення його у відповідність із міжнародними нормами права;

2) активна співпраця зі страховиками та МТСБУ і контроль за їхньою діяльністю, в тому числі за фінансовою надійністю страхових компаній і якістю врегулювання збитків;

3) налагодження ефективного внутрідержавного та прикордонного контролю за наявністю та чинністю договорів обов'язкового страхування цивільної відповідальності автовласників;

4) розробка та впровадження заходів щодо підвищення страхової культури населення України.

Але головним завданням держави повинні стати створення сприятливого політичного клімату та економічної стабільності як всередині країни, так і в міжнародних відносинах. Лише в такому випадку виконання поставлених задач значно прискорить розвиток даного виду страхування в нашій країні, що в свою чергу сприятиме покращенню міжнародного становища України як учасника системи автострахування "Зелена картка". Тоді Україна нарешті стане повноправним членом цієї системи, що сприятиме її зближенню в партнерських стосунках з країнами Євросоюзу.

1. Лібих К. О. Обзор рынка ОСАГО в Украине – 2006//Insurance Top – 2007. – №1(17). – с. 52 – 56. 2. Закон України "Про страхування" № 85/96-ВР від 07.03.1996 р. 3. Закон України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" № 1961-IV від 1.06.2004 р. 4. Статистика страхового ринку України//forinsurer.com 5. Шумелда Я. П. Страхування: навч. посібник. Видання друге, розширене. – К.: Міжнародна агенція "Бізон", 2007. – 384 с. 6. Закон України "Про дорожній рух" № 3353-XII від 30.06.1993 р.

Надійшла до редколегії 10.06.08

А. Марченко, асп.

## ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД СТРАХУВАННЯ КРЕДИТНИХ РИЗИКІВ ПРИ ЖИТЛОВОМУ ІПОТЕЧНОМУ КРЕДИТУВАННІ

*В статті автор розглядає основні програми іпотечного страхування деяких зарубіжних країн та досліджує основні умови даних програм.*

*The author of article considers the programs of mortgage insurance of some foreign countries and researches the basic conditions of given programs.*

Досвід країн, що мають розвинені іпотечні ринки, свідчить: чим вище частка кредиту у вартості застави

(LTV), тим більший кредитний ризик банк бере на себе. Зростає ризик того, що у випадку звернення стягнення