

Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv. Economics; 2015, 8 (173): 13-18

УДК 368.86

JEL G22

DOI: dx.doi.org/ 10.17721/1728-2667.2015/173-8/2

М. Малік, д-р екон. наук, проф.

І. Семенчук, асп.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

ОЦІНКА СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В КРАЇНАХ СНД

У статті визначено основні тенденції розвитку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності в Україні та зарубіжних країнах. Були виділені основні проблеми ринку та права. Виділені основні тенденції та вектори розвитку страхування цивільно-правової відповідальності автотранспортних засобів. Розглянуті можливі перспективи розвитку та проведена порівняльна характеристика страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні та за її межами. Розглянутий вплив державного нагляду за точки зору права та нагляду за страховими компаніями в виді цивільно-правового страхування. Охарактеризована проблематика страхування цивільно-правової відповідальності в наші дні.

Ключові слова: обов'язкове страхування; страхування цивільно-правової відповідальності; страхування цивільної відповідальності перевізника; страхування професійної відповідальності; страхування цивільної відповідальності.

Вступ: Страхування обов'язкової цивільної відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦПВВНТЗ), що має своєю метою захистити майнові інтереси громадян і юридичних осіб у разі настання несприятливих наслідків, має для суспільства важливе значення. Тому, не дивно, що ОСЦПВВНТЗ, за рідкісним винятком, існує практично в кожній країні світу як форма захисту майнових інтересів учасників дорожньо-транспортних пригод. Не є таким винятком і країни СНД, в яких страхування обов'язкової цивільної відповідальності власників транспортних засобів за загальним правилом регулюється на законодавчому рівні. Винятком з цього правила стала лише Республіка Білорусь, де відносини з обов'язкового страхування регулюються виключно указами Президента, але в цьому виражається специфіка правової системи Білорусі, в якій нерідко основні правові акти приймаються президентом країни.

При дослідженні системи обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності приділена увага обов'язковому страхуванню цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів. Однак, в цій сфері останніми роками, накопичилася низка проблем, які потребують подальшого дослідження, зокрема проблеми в законодавстві, щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, через її молодий вік.

Об'єктом дослідження є обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних і практичних аспектів формування обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів в країнах СНД.

Мета статті полягає у узагальненні тенденції та характеристик страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів в країнах зарубіжжя і їх порівнянні. В подальшому визначенні аспектів відмінностей і особливостей в зарубіжних державах. А також в виробленні практичних пропозицій для розвитку даного виду страхування.

Для досягнення мети були поставлені наступні завдання:

Узагальнення законодавчої бази країн СНД і визначення відмінностей в функціонуванні обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів;

Визначення відмінностей суб'єктів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності автотранспортних засобів в країнах СНД;

Оцінка страхових договорів в країнах СНД та порядок здійснення виплат;

Характеристика відмінностей в функціонуванні страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів;

Аналіз останніх досліджень і публікацій: Значимий внесок у формування національної концепції страхування цивільно-правової відповідальності зробили, зокрема, Н.М. Внукова, Ю.П. Гришан [2], О.М. Залетов, О.Д. Вовчак та інші вітчизняні вчені. Дану проблематику досліджували також іноземні автори: А.В. Бойков, А.Н. Аверін, В.А. Прокошин, В.С. Балабанов, Н.А. Волгін, М.Л. Захаров, А.А. Баширова, Л.М. Рейтман та ін.

Лише останніми роками ця проблематика стає об'єктом окремих наукових публікацій, монографій та дисертаційних досліджень, зокрема О.О. Кульчій, Ю.А. Куліна, О.А. Файер, В. В. Загребний [3] та ін. Однак, як правило, досліджуються переважно окремі питання цієї сфери, а не загальні тенденції.

Разом з тим, роботи вітчизняних економістів зі страхування і теорії страхування включають в себе питання страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. Такі напрацювання переважно представлені у вигляді підручників та навчальних посібників за ред. В.Д. Базилевича, В.О. Безуглої, О.А. Грішнєвої, С.С. Осадця [4], Р.В. Пікус, та інших відомих вітчизняних учених.

Дана тематика також розглянута в наукових статтях та виступах на конференціях, такими авторами, як О.М. Залетов, О.М. Назаренко, Я.С. Січка, М.П. Степанов. Котрі розглядають конкретні питання даного виду, як: роль страховиків в безпеці дорожнього руху, юридичні колізії законодавства України, посилення здійснення гарантійних функцій та інші проблемні питання ринку на сучасному етапі.

Переважає більшість праць із зазначеної тематики не досліджує повноцінно зарубіжний досвід, прогалини законодавства і повноцінні реалії ринку. Часто відсутні конкретні рекомендації для учасників в стані фінансової кризи. Данна сфера має досить значну низку проблем, котрі потребують подальшого вирішення у наукових здобутках.

Методологія дослідження: Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності здійснюється з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну потерпілих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди та захисту майнових інтересів страхувальників.

Суб'єктами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності є страхувальники та інші особи,

відповідальність яких застрахована, страховики, Моторне (транспортне) страхове бюро України (далі – МТСБУ), потерпілі.

Об'єктом обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності є майнові інтереси, що не суперечать законодавству, пов'язані з відшкодуванням особою, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, шкоди, заподіяної життю, здоров'ю, майну потерпілих внаслідок експлуатації забезпеченого транспортного засобу.

В ході дослідження тематики статті були використані такі методи: спостереження та узагальнення для теоретичних узагальнень і формулювання висновків; метод аналізу та порівняння при проведенні аналізу сучасного стану страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів; методи експертної оцінки для розробки основних напрямів удосконалення у сфері стану страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів.

Слід зазначити, що коливання національних валют в країнах СНД призвело до похибок в статистичних даних, оскільки в різні періоди їх звітності курс долара або євро сильно коливався.

Результати: У більшості країн СНД, у тому числі і в Україні, об'єктом обов'язкового страхування є майнові інтереси, пов'язані з ризиком громадянської відповідальності власника транспортного засобу за зобов'язаннями, які виникають внаслідок заподіяння шкоди життю, здоров'ю або майну потерпілих при використанні транспортного засобу на відповідній території. Згідно із законодавством України потерпілим відшкодовується також моральна шкода, завдана при дорожньо-транспортних пригодах. Необхідність відшкодування моральної шкоди тягне за собою збільшення страхової суми і, отже, страхової премії, що підлягає сплаті при укладенні договору ОСЦПВВНТЗ, у зв'язку з чим майновий тягар, покладений на страховальника, зростає.

Важливим поняттям в правовому регулюванні ОСЦПВВНТЗ є поняття транспортного засобу. У більшості країн СНД під транспортним засобом розуміється наземна механічна система, за винятком пересувається по рейкових шляхах, що служить для перевезення пасажирів, багажу та вантажів або виконує будь-які інші роботи і послуги, пов'язані з перевезеннями: легковий автомобіль, автобус, мікроавтобус, тролейбус, вантажний автомобіль (у тому числі спеціалізований), мотоцикл, трактор. Ризик цивільної відповідальності власника транспортного засобу, що підпадає під дане визначення, підлягає обов'язковому страхуванню. В Азербайджані, Білорусі та Казахстані страхуванню підлягає відповідальність власників трамваїв. У Молдові, Білорусі та Казахстані до числа транспортних засобів, власники яких зобов'язані застрахувати свою цивільну відповідальність, також віднесені причепи і напівпричепи.

У будь-якій системі ОСЦПВВНТЗ її суб'єктами є страховальник, страховик і треті особи (потерпілі). За законодавством страховальниками є юридичні особи та дієздатні фізичні особи, які уклали зі страховиком договір обов'язкового страхування. У країнах СНД страховальниками визнаються власники транспортних засобів, які здійснили страхування своєї цивільної відповідальності. Під власниками транспортних засобів законодавець розуміє власника транспортного засобу, а також особа, яка володіє транспортним засобом на праві господарського відання чи праві управління або на іншій законній підставі (право оренди, доручення на право керування транспортним засобом, розпорядження відповідного органу про передачу цій особі транспортного засоби тощо). В Азербайджані власниками

транспортних засобів вважаються юридичні та фізичні особи, які мають у власності (орендують) і експлуатують дані транспортні засоби. У Молдові до числа власників транспортних засобів також віднесені особи, які володіють автотранспортним засобом на основі договору майнового найму, лізингу. Законодавство Узбекистану і Казахстану до числа власників транспортних засобів відносить осіб, що володіють на підставі права господарського відання або оперативного управління даними транспортними засобами.

Страховиком за договором ОСЦПВВНТЗ виступає юридична особа, яка має відповідний дозвіл (ліцензію) на здійснення даного виду діяльності. Згідно із законодавством Білорусі страховиком може бути тільки державна юридична особа або юридична особа, у статутному фондї якого більше 50% часток (простих (звичайних) або голосуючих акцій) перебувають у власності Республіки Білорусь і (або) її адміністративно-територіальних одиниць. Законодавство країн СНД передбачає особливі вимоги до страхової організації, що здійснює страхування автомобільної цивільної відповідальності. Так, у більшості країн СНД юридична особа, зареєстрована в якості страхової організації, до отримання ліцензії на право здійснення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, зобов'язана стати учасником фонду гарантування страхових виплат і увійти до складу самостійної регуляторної організації страховиків (Національне бюро в Молдові, Моторне транспортне страхове бюро в Україні, Рада представників страховиків в Казахстані, Білоруське бюро в Республіці Білорусь).

Третіми особами по ОСЦПВВНТЗ виступають потерпілі – особи, життю, здоров'ю або майну яких було заподіяно шкоду при використанні транспортного засобу іншою особою, в тому числі пішохід, водій транспортного засобу, яким заподіяно шкоду, і пасажир транспортного засобу – учасник дорожньо-транспортної пригоди. Згідно із законодавством Азербайджану до числа третіх осіб не можуть бути віднесені власник або водій заподіяла шкоду транспортного засобу; члени сім'ї (чоловік, батьки, діти, онуки) власника або водія транспортного засобу, що заподіяло шкоду їх здоров'ю або майну; працівник власника заподіяла шкоду транспортного засобу, виконуючий службові обов'язки [5].

Договір ОСЦПВВНТЗ відноситься до числа обов'язкових договорів, тому на власника транспортного засобу покладається обов'язок застрахувати свою цивільну відповідальність з моменту придбання транспортного засобу. За невиконання даного обов'язку власник транспортного засобу притягується до адміністративної відповідальності. Згідно із законодавством Азербайджану 85% суми штрафу перераховується в Центральний страховий резерв з метою забезпечення компенсаційних виплат за полісами ОСЦПВВНТЗ. Така норма закону представляється досить вдалою, оскільки фактично передбачає додаткове фінансування страхових виплат особами, які не виконуючими покладені на них законом обов'язки.

У країнах СНД договір ОСЦПВВНТЗ полягає у формі видачі страхового полісу або сертифіката (Україна, Білорусь). Можна виділити кілька варіантів договору ОСЦПВВНТЗ. Так, у Казахстані полягають стандартний або комплексний договори ОСЦПВВНТЗ. За стандартним договором здійснюється страхування цивільно-правової відповідальності одного або декількох власників транспортного засобу. З комплексного договору страхуванню підлягає цивільно-правова відповідальність фізичної особи, яка є власником двох і більше одиниць транспортних засобів. Таким чином, в рамках

одного договору ОСЦПВВНТЗ може бути застрахована цивільна відповідальність власника транспортного засобу, якому належить відразу кілька транспортних засобів. В Узбекистані договір ОСЦПВВНТЗ може бути укладений на умовах обмеженого користування транспортним засобом, під яким визнається керування даним транспортним засобом тільки зазначеними страхувальником водіями і (або) сезонне використання транспортного засобу. У Білорусі особливо виділяється договір прикордонного страхування у разі транзиту через республіку транспортного засобу нерезидентом цієї країни. У законодавстві України, Білорусі та Молдови окремо поділяються договори внутрішнього страхування цивільної відповідальності та зовнішнього страхування, які діють на території країн, учасників угоди про "зелену карту". Така класифікація видів полісів ОСЦПВВНТЗ обумовлена тим, що дані країни є учасниками угоди про "зелену карту", і замість укладання поліса ОСЦПВВНТЗ власники транспортних засобів мають право купувати поліси "зеленої карти". Для законодавства країн, що використовують "зелену карту", важливу роль відіграють прийняті Європейським союзом директиви, покликані гармонізувати і привести до єдності різноманітні юридичні норми, що існують в тих чи інших правових системах, а також визначити основні напрямки та встановити гарантії прав потерпілих в результаті дорожньо-транспортної пригоди, ускладненого іноземним елементом [6]. Власник "зеленої карти" може бути упевнений: де б не стався страховий випадок – в Італії, Франції чи іншій країні, свою страховку він одержить повністю [8].

В Україні виділяється три різних типи договорів ОСЦПВВНТЗ. Так, страхувальник має право укласти договір страхування своєї цивільної відповідальності та відповідальності всіх осіб, які вправі керувати транспортним засобом на законних підставах (договір I типу). Допускається укладення договору страхування цивільної відповідальності осіб, зазначених у полісі ОСЦПВВНТЗ (договір II типу). І нарешті, страхувальник має право застрахувати відповідальність як осіб, зазначених у полісі ОСЦПВВНТЗ, так і осіб, які в ньому не поійменовані, але має право користуватися транспортним засобом.

Загальний термін дії поліса ОСЦПВВНТЗ – 12 місяців, однак допускається укладення договору автомобільного цивільного страхування на менший термін, наприклад, при сезонній експлуатації транспортного засобу, але не менше 6 місяців (Казахстан, Молдова, Узбекистан), від 1 до 12 місяців (Білорусь). У Росії укладення договору ОСЦПВВНТЗ здійснюється на термін не менше трьох місяців. У разі тимчасового в'їзду транспортного засобу на територію держави договір обов'язкового страхування відповідальності власників транспортних засобів укладається на весь період тимчасового в'їзду, але не менш ніж на 5 календарних днів (Казахстан) або 15 днів (Узбекистан, Білорусь). Вельми своєрідно визначається період початку страхового захисту цивільної відповідальності власника транспортного засобу згідно із законодавством Азербайджану. Так, цивільна відповідальність власника транспортного засобу вважається застрахованою з дня набуття ним транспортного засобу (якщо воно куплено за кордоном – з дня перетину кордону Азербайджанської Республіки). Протягом 15 днів після здійснення зазначеного дії страхувальник зобов'язаний укласти договір зі страховиком і сплатити страховий внесок. У той час як у більшості країн СНД договір страхування автомобільної цивільної відповідальності набирає чинності лише то після сплати страхової премії страхувальником. У зв'язку з цим деякими авторами пропонується вважати договір страхування реальним договором [7, с. 169]. Од-

нак, як видається, таке твердження суперечить змісту ст. 433 ГК РФ, згідно з якою реальним вважається договір, укладений з моменту передачі відповідного майна [6]. Однак згідно зі ст. 942 ГК РФ для укладення договору страхування необхідно досягнення згоди тільки по істотних умовах договору. Факт несплати страхового внеску не тягне визнання договору страхування неукладеним, а тільки спричиняє відтермінування вступу укладеного договору страхування в силу. Таким чином, законодавець розмежує момент укладення договору і момент вступу його в силу. Але це не дозволяє вважати договір страхування реальним договором. У юридичній науці пропонувалося також вважати в зв'язку з цим договір страхування угодою, укладеною під умовою (ст. 157 ЦК України) [13], оскільки обов'язки страховика виникають виключно після настання факту сплати страхувальником страхового внеску. Однак така природа страхового правовідносини також критикується поруч вчених цивілістів.

Договір ОСЦПВВНТЗ припиняє свою дію після закінчення строку, на який його було укладено, або він може бути припиненим достроково. Згідно із законодавством Казахстану договір обов'язкового страхування цивільної відповідальності власника транспортного засобу вважається припиненим у випадках: закінчення терміну дії договору; дострокового припинення договору; настання першого страхового випадку, що зобов'язує страховика здійснити страхову виплату. Подібний підхід і в республіці Азербайджан: за повторні дорожньо-транспортні пригоди з одним і тим же транспортним засобом страховик несе відповідальність у меж неоплаченої частини страхової суми, а при повній виплаті страхової суми страхової договір вважається розірваним і власник транспортного засобу знову повинен укласти страховий договір з виплатою страхового внеску в повному розмірі.

Для визначення розміру страхової премії, що підлягає сплаті страхувальником страховику, використовуються страхові тарифи. Ставки страхових тарифів встановлюються не страховиком, а державою на законодавчому рівні. Для розрахунку річної страхової премії, що підлягає сплаті при укладенні договору обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, використовується базова страхова премія, яка залежить від місяця реєстрації транспортного засобу, типу транспортного засобу, віку та стажу водіння страхувальника (застрахованої), терміну експлуатації транспортного засобу та наявності або відсутності страхових випадків з вини осіб, цивільно-правова відповідальність яких застрахована, в період дії попереднього договору ОСЦПВВНТЗ (системи "бонус-малус"). На відміну від Узбекистану, який запозичив систему "бонус-малус" з російського законодавства, решта країн СНД (Молдова, Казахстан, Білорусь, Азербайджан, Україна) скористалися досвідом країн далекого зарубіжжя і безпосередньо закріпили конкретні коефіцієнти.

Законодавство країн СНД передбачає пільги для окремих категорій громадян зі сплати страхових премій. Так, мають право на знижку в 50% учасники Великої Вітчизняної війни (Казахстан, Білорусь, Узбекистан); ветерани трудового фронту і колишні малолітні в'язні концтраційних таборів (Узбекистан); постраждали внаслідок аварії на Чорнобильській АЕС (Україна, Узбекистан); пенсіонери (Узбекистан, Казахстан); інваліди (Узбекистан, Казахстан, Україна, Білорусь); близький родич військовослужбовця, який загинув внаслідок поранення, контузії чи каліцтва, одержаного при виконанні обов'язків військової служби (Узбекистан). У Росії страховики надають інвалідам (у тому числі дітям-інвалідам), які мають транспортні засоби відповідно до медичних показань, або їх законним представникам компенсацію в розмірі

50% від сплаченої ними страхової премії за договором обов'язкового страхування. Дана компенсація фінансується страховим компаніям за рахунок коштів бюджету. За рахунок страхових внесків фінансується діяльність страхових організацій. Законодавство країн СНД передбачає порядок розподілу сум таких внесків. Так, в Азербайджані встановлено, що суми страхових внесків розподіляються в такому порядку: у фонд страхового відшкодування – 70%; в резервний фонд – 10%; на заходи з попередження дорожньо-транспортного пригоди – 5%; на комісійні винагороди – 10%; в центр страхового резерву – 5%. Таким чином, за рахунок страхових внесків фінансується заходи щодо скорочення кількості ДТП та аварійності на дорогах, в чому виражається попереджувальна функція страхування. Фактично під виглядом страхових внесків в Азербайджані діє своєрідний дорожній податок. Таке положення бере свою основу з радянського права, яке встановлювало особливий – "страховий" спосіб оподаткування [6,7].

У країнах СНД по-різному регламентується розмір страхової суми, що підлягає виплаті потерпілому. Згідно з постановою Ради міністрів Республіки Білорусь від 16 червня 2000 № 898 "Про затвердження розмірів страхових внесків та лімітів відповідальності з обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів" ліміти відповідальності за шкоду, життю або здоров'ю потерпілого, а також майну потерпілих становить 5000 євро. Ліміт відповідальності страховика не може перевищувати 3-кратного розміру у разі заподіяння шкоди двом і більше особам внаслідок дорожньо-транспортної пригоди. В Узбекистані при заподіянні шкоди життю або здоров'ю потерпілого розмір страхового відшкодування не може перевищувати 65% страхової суми. При заподіянні шкоди майну потерпілого, розмір страхового відшкодування не може перевищувати 35% страхової суми. Страхова сума, в межах якої відшкодовується шкода, заподіяна життю, здоров'ю та (або) майну потерпілого, визначається Кабінетом міністрів Республіки Узбекистан. В даний час згідно з постановою "Про заходи щодо реалізації Закону Республіки Узбекистан" Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів" від 24 червня 2008 №141 розмір страхової суми становить всього 3000 доларів США, що набагато нижче, ніж під всіх інших країнах СНД [14].

В Україні ліміт відповідальності страховика у разі заподіяння шкоди майну одного потерпілого становить 25500 гривень. У разі заподіяння шкоди майну декількох потерпілих ліміт відповідальності страховика зростає не більше ніж у 5 разів (до 127 500 гривень). У разі заподіяння шкоди життю та здоров'ю ліміт відповідальності страховика становить 51000 гривень на кожного потерпілого. При цьому страховик також зобов'язаний відшкодувати моральну шкоду, заподіяну потерпілому. Ліміт відповідальності страховика в цьому випадку обмежений п'ятикратним розміром відповідальності за заподіяння шкоди життю та здоров'ю (тобто 255 тисяч гривень).

Норма законодавства України при 5-кратному ліміті відповідальності страховика при заподіянні шкоди майну потерпілого, на наш погляд, є більш обґрунтованою, ніж аналогічна норма російського законодавства, оскільки краще захищає інтереси потерпілих, які постраждали внаслідок дорожньо-транспортної пригоди з великою кількістю учасників. У Росії аналогічний ліміт відповідальності страховика складає всього 1,33 рази (в частині відшкодування шкоди, заподіяної майну декількох потерпілих, страхова сума не може бути більше 160 тис. руб. ; а в частині відшкодування шкоди, заподіяної майну одного потерпілого, – не більше 120 тис. руб.).

У зв'язку з цим, в літературі зазначалося, що закон про ОСЦПВВНТЗ орієнтований не на захист законних інтересів потерпілих, як того вимагає загальноприйнята ієрархія охоронюваних законом цінностей, а на захист інтересів страховиків [7, с. 33].

Підставою для здійснення страхового відшкодування є настання страхового випадку, який повинен бути належним чином зафіксований. Повідомлення про настання страхового випадку разом із заявою та іншими необхідними документами направляються потерпілим страховику для їх розгляду та прийняття рішення про здійснення страхової виплати. Законодавство Молдови покладає на страховика обов'язки по кожному зверненню потерпілих вести справу про збиток, зберігати отримані ним документи, організувати огляд або експертизу пошкодженого майна. Істотних відмінностей у порівнянні з російським законодавством в даному випадку не спостерігається. Додаткова гарантія для потерпілого встановлена ст. 9 Закону про ОСЦПВВНТЗ республіки Казахстан і полягає в тому, що при неможливості повідомлення страхувальником, потерпілим або їх спадкоємцями про настання страхового випадку повідомлення страховика про даний ДТП здійснюють підрозділи дорожньої поліції. У літературі зазначається, що, враховуючи менталітет російських водіїв, удосконалювати законодавства необхідно шляхом покладання на співробітників поліції, уповноважених на оформлення документів про ДТП обов'язки повідомляти страховика про настання страхового випадку і, при бажанні потерпілого отримати страхову виплату, направляти йому відповідні документи. У цьому випадку від самого потерпілого потрібно уявлення тільки тих матеріалів (довідок, чеків тощо), що підтверджують розмір понесених витрат [7].

Не можна залишити без уваги положення законодавства країн СНД, які регламентують порядок визначення розміру шкоди (особистою чи майнового), заподіяної потерпілому. У більшості країн СНД розмір шкоди, заподіяної при пошкодженні майна, визначається виходячи з розрахунку вартості відновлення пошкодженого майна за мінусом на чисельної амортизації (зносу) майна, що мала місце до настання страхового випадку (Молдова, Казахстан, Білорусь). Інакше вирішується це питання в Азербайджані: розмір страхового відшкодування у разі пошкодження транспортного засобу визначається виключно згідно ринковими цінами на день події. У Росії закон про ОСЦПВВНТЗ встановлює, що розмір страхового відшкодування визначається з урахуванням амортизаційного зносу майна і не може бути менше 20% ринкової вартості майна.

Страхова виплата потерпілим здійснюється протягом: одного місяця (Україна); 5 днів після прийняття рішення про її виплату (Узбекистан); 7 днів (Казахстан), 10 днів (Молдова) або 50 днів (Білорусь) з моменту отримання документів від потерпілого. У більшості країн СНД діє система прямого врегулювання збитків, при якій потерпілий, який є страхувальником (іншою особою, цивільна відповідальність якої застрахована за договором обов'язкового страхування), має право у письмовій формі звернутися за відшкодуванням шкоди, заподіяної його життю, здоров'ю та (або) майну, до страховика, з яким у нього укладений договір обов'язкового страхування (Узбекистан, Казахстан).

Законодавство країн СНД передбачає можливість регресного стягнення розміру здійсненої страхової виплати з заподіювача шкоди (Узбекистан, Україна, Молдова). Цікаво, що законодавці країн СНД в даному випадку використовують інститут регресної вимоги, а не суброгації, в чому проявляється традиція радянської юридичної науки.

Страховик, який здійснив страхову виплату, має право вимоги до застрахованому у встановлених випадках в межах сплаченої суми. Більшість випадків, передбачених в законах країн Співдружності, відображені і в російському законодавстві, проте можна виділити і ті, які не відомі російському законодавцю. Так страховик має право на регресний позов до заподіювача шкоди, якщо страховий випадок стався внаслідок технічних несправностей транспортного засобу, про які страховальник (застрахований) знав або повинен був знати, або якщо транспортний засіб використовувалося в цілях, не властивих його технічному призначенням (Казахстан і Україна). У Молдові страховик має право пред'явити регресний позов до заподіювача шкоди у разі, якщо

транспортний засіб не пройшов державний технічний огляд. Видається, що такий стан можна передбачити і в російському законодавстві, оскільки воно буде додатковим стимулом до виконання власниками транспортних засобів покладених на них законом обов'язків по проходженню технічного огляду і, отже, зниження рівня аварійності на дорогах. Значущою можна визнати норму закону Білорусі, яка встановлює, що страховик має право регресної вимоги до організації, що відповідає за належне утримання та експлуатацію дороги при встановленні судом її провини в події ДТП.

Приведену вище інформацію можна подати в вигляді таблиці.

Таблиця 1. Відмінності та подібності в обов'язковому страхуванні цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів

Країна	Україна	Російська Федерація	Молдова	Казахстан	Білорусь
Страховальник	Власник транспортного засобу	Власник транспортного засобу	Власник транспортного засобу	Власник транспортного засобу	Власник транспортного засобу
Страховик	Юридична особа, що має ліцензію	Юридична особа, що має ліцензію	Юридична особа, що має ліцензію	Юридична особа, що має ліцензію	Юридична особа, що має ліцензію
Регулятор на ринку	Моторно (транспортне) страхове бюро України	Росгосстрах	Національне Бюро	Рада представників	Білоруське бюро
Договір	Сертифікат	Поліс	Поліс	Поліс	Сертифікат
Термін договору	12 місяців	Не менше 3 місяців	Не менше 6 місяців	Не менше 6 місяців	1-12 місяців
Зелена Карта	Присутня на ринку	Присутня на ринку	Присутня на ринку	Присутня на ринку	Присутня на ринку
Пільги	Пенсіонери, постраждали після аварії на ЧАЕС	Інваліди	Пенсіонери	Учасники Великої Вітчизняної Війни, Пенсіонери	Учасники Великої Вітчизняної Війни, Пенсіонери
Визначення розміру шкоди	Вартість майна з урахуванням амортизації	Вартість майна з урахуванням амортизації, але не менше 30% початкової вартості	Вартість майна з урахуванням амортизації	Вартість майна з урахуванням амортизації	Вартість майна з урахуванням амортизації
Термін виплати	30 днів	30 днів	10 днів	7 днів	50 днів

Джерело: складено автором [9, 12, 13, 16, 17].

Висновки: Підводячи підсумок, хотілося б відзначити, що на наш погляд страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є, соціально значущою сферою, важливою для держави. Ця важливість полягає в тому, що у зв'язку з збільшується з кожним роком числа транспортних засобів і, як наслідок, збільшенням числа дорожньо-транспортних пригод, кількість потерпілих в них зростає.

Матеріальні вимоги до власника транспортного засобу, який заподіяв шкоду, можуть бути значним, а матеріальне становище заподіюваної шкоди не завжди дозволяє відшкодувати завдані збитки у повному обсязі. Звідси – потерпілий не завжди отримує повне відшкодування заподіяної йому шкоди. Винна особа, часто сама виявляється в скрутному матеріальному становищі при виплаті матеріального відшкодування. Страхування цивільної відповідальності дозволяє уникнути подібних проблем, а обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, дозволяє в примусовому порядку забезпечити і захистити інтереси, як винуватця, так і потерпілого в дорожньо-транспортній пригоді. В цілому за підсумками порівняльного дослідження можна зробити висновок, що законодавство про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Росії, Білорусі, Молдові, Узбекистані, Азербайджані, Казахстані і Україні містить подібні положення. У той же час при докладному розгляді можна побачити і свої особливості в правовому регулюванні обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспорт-

них засобів в окремих країнах СНД. Це пояснюється тим, що місцеві законодавці враховують правозастосовний досвід не тільки країн Співдружності, а й досвід розвинених європейських держав. Так, на розвиток законодавства про ОСЦПВВНТЗ в зарубіжних країнах СНД впливає законодавство ЄС та міжнародні угоди про "зелену карту", учасниками якого є деякі країни ближнього зарубіжжя. Видається, що кожна країна СНД повинна прагнути до чіткої і докладної правової регламентації страхування цивільної відповідальності власників транс-кравців коштів, що дозволить забезпечити належний захист прав учасників даних правовідносин, особливо прав потерпілих осіб. Виконати таке завдання окремій державі повинно допомогти використання в законодавчій діяльності правових досягнень країн – членів Співдружності.

Необхідно зазначити, що у всіх країнах СНД є велика проблема з корупцією, яку необхідно долати як на виконавчому рівні, так і на законодавчому.

Говорячи про прогалини в законодавчому регулюванні обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів необхідно ще раз згадати про те, що не вироблені чіткі критерії визначення заподіяної шкоди майну потерпілого при проведенні незалежної оцінки вартості відновлювального ремонту, так різні експерти можуть дати зовсім різні висновки щодо вартості відновлювального ремонту. У подібних ситуаціях не рідко виникають суперечки між потерпілим і страховиком. Для уникнення подібних ситуацій необхідно встановити чіткі критерії визначення заподіяної шкоди потерпілому.

Варто додати, що в більшості країн СНД закони щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності не змінювались більше 5-7 років, а ринок змінюється тому варто зазначити, що необхідні нові редакції законів і підзаконних актів.

Так само врегулювати питання про розірвання договору обов'язкового страхування цивільної відповідальності та повернення страхової премії. При укладанні договору страхування можуть виникнути проблеми, наприклад, пов'язані з визначенням території використання транспортного засобу.

Дискусія: Існує низка проблем пов'язана з оформлення ДТП, досить розповсюдженою є практика приховування деталей і історії катастрофи, що призводить до додаткових виплат зі сторони страхових компаній. Нажаль механізм точно контролю за цією проблемою досі не описаний легістами і не введений в дію. Також кількість проданих автомобілів почала спадати, що призводить до зменшення продажів полісів. Тому є відкритим питання по заохоченню клієнтів компаніями. І нажаль законодавство у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів не є досконалим і потребує змін. Є різні моменти, які відрізняються в системах обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності в країнах СНД. Варто зазначити, що не всі відмінності є прийнятними для України і тому необхідно більш точно визначити напрям шляху розвитку, особливо в важкий для України період. В період фінансово-політичної нестабільності, коли є проблеми з виплатами відшкодування і заморожені рахунки МТСБУ. В свою чергу, схожі проблеми є і в інших державах, зокрема РФ, тому необхідно розширити пошук на законодавчому рівні вирішення цих питань.

Список використаних джерел

1. Богомолов А. А. Практика применения судами норм законодательства об ОСАГО/ А.А. Богомолов // Право и экономика. 2009. №7.
2. Гришан Ю. Можно ли прекратить демпинг в ОСАГО? / Ю. Гришан // Финансовые услуги. – 2012. – № 6(96). – С. 24–26.
3. Загребной В. В. ОСЦПВВНТЗ в Україні: тенденції та прогнози / В. В. Загребной // Финансовые услуги. – 2012. – № 6 (96). – С. 12–13.

М. Малик, д-р екон. наук, проф.,
И. Семенчук, асп.

Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев, Украина

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ЗАРУБЕЖНЫЕ СТРАНЫ

В статье определены основные тенденции развития обязательного страхования гражданской-правовой ответственности в Украине и зарубежных странах. Были выделены основные проблемы рынка и права. Выделены основные тенденции и векторы развития страхования гражданской-правовой ответственности автотранспортных средств. Рассмотреть возможные перспективы развития и проведена сравнительная характеристика страхования гражданской-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств в Украине и за ее пределами. Рассмотрено влияние государственного надзора с точки зрения права и надзора за страховыми компаниями в виде гражданско-правового страхования. Охарактеризована проблематика страхования гражданской-правовой ответственности в наши дни.

Ключевые слова: обязательное страхование страхование гражданской-правовой ответственности; страхование гражданской ответственности перевозчика; страхование профессиональной ответственности; страхование гражданской ответственности.

M. Malik, Doctor of Sciences (Economics), Professor,
I. Semenchuk, PhD student
Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

COMPARATIVE CHARACTERISTICS OF INSURANCE OF CIVIL LIABILITY OF MOTOR VEHICLES IN FOREIGN COUNTRIES

The article outlines the main trends of compulsory insurance of civil liability in Ukraine and abroad. There were major problems allocation and market law. Highlighting the main trends and vectors of insurance of civil liability of vehicles. Consider the possible prospects of development and the comparative characteristics of insurance of civil liability of owners of vehicles in Ukraine and abroad. The influence of state supervision in terms of law and supervision of insurance companies in the form of civil legal insurance. Described problems insurance of civil liability of today. Compulsory insurance of civil liability of owners of vehicles, which aims to protect the property interests of citizens and legal persons in case of adverse effects is important for society. In the study of the mandatory insurance of civil liability of attention paid to the compulsory insurance of civil liability of owners of vehicles.

Keywords: compulsory insurance; insurance of civil liability; liability insurance carrier; professional liability insurance; liability insurance.

4. Осадець С.С. напрями модернізації страхової справи / С.С. Осадець // Страхова справа. – 2012. – №2(46). – С. 13–17.

5. Страхование: Навчальний посібник. / Граве К. А., Луцк Л. А. – М.: ИГЭА, 2010 – 124 с.

6. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 г. №14-ФЗ // Собр. законодательства Рос.Федерации. 1996. №5, ст. 410.

7. Гражданское право: Навчальний посібник. / / Суханов. Е.А. – М., 2005. Т. II, – 330 с.

8. Договор страхования по русскому торговому праву: Навчальний посібник. / В. Идельсон – Харьков, 1904.

9. Ишо К.Д. Сравнительная характеристика законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств в зарубежных странах // Право и политика. 2007. №6.

10. Корнеева О.В. Страхование возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью потерпевшего в результате ДТП (сравнительно-правовой анализ) // Транспортное право. 2009. №4.

11. Основы страхования гражданской-правовой ответственности: Навчальний посібник / О.В. Кузнецова. – М.: Юрайт, 2008.

12. Закон Республики Казахстан "Құқықтық жауапкершілігін сақтандыру бойынша – азаматтық міндетті сақтандыру туралы" від 1 червня 2003 р. / [Електронний ресурс] // Режим доступу – <http://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z030000446>

13. Закон України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" від 1 червня 2004 р. / [Електронний ресурс] // Режим доступу – <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1961-15>

14. Закон Республики Узбекистан "Қўқаролик жавобгарлигини sug'urta qilish majburiy sug'urta qilish to'g'risida" від 21 квітня 2008 р. / [Електронний ресурс] // Режим доступу – <http://www.old.uzbekistonovozi.uz/page-10000651.html>

15. Закон Азейбарджанської Республіки "Azərbaycanda mülti məsuliyyətinin icbari sığortası icbari sığortası haqqında" від 31 травня 1996 р. / [Електронний ресурс] // Режим доступу – <http://president.az/articles/3120>

16. Закон Республики Молдова "Об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами" від 22 грудня 2002 р. / [Електронний ресурс] // Режим доступу – <http://www.law-moldova.com/laws/rus/obeazatelinom-strahovaniivotvetstvennosti-pered-passagiramiru.txt>

17. Постановова Ради міністрів Республіки Білорусь "Аб зацвярджэнні памераў страхавых узносаў і лімітаў адказнасці па абавязковаму страхаванню грамадзянскай адказнасці ўладальнікаў транспартных сродкаў" від 16 червня 2000 р. № 898 // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2000. №60.

18. Bair, S.-T., Huang, R.J., Wang, K.C. Can Vehicle Maintenance Records Predict Automobile Accidents? // Journal of Risk and Insurance – 2011 – 79 (2), pp. 567-584. DOI: 10.1111/j.1539-6975.2011.01433.x

19. Taylor, S.A. Affect and marketing stimuli in consumer loyalty decisions to automobile insurers // Journal of Financial Services Marketing – 2013 – 18 (1), pp. 4-16. DOI:10.1057/fsm.2012.29

Надійшла до редколегії 10.08.15

Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv. Economics; 2015, 8 (173): 19-25

УДК 368.013:368.5

JEL G22

DOI: dx.doi.org/ 10.17721/1728-2667.2015/173-8/3

М. Малік, д-р екон. наук, проф.

Г. Гудзь, асп.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

ОРГАНІЗАЦІЯ СТРАХОВОГО ЗАХИСТУ У АГРАРНОМУ ПІДПРИЄМНИЦТВІ – ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД

Сільськогосподарське виробництво і дохід від сільського господарства пов'язаний з низкою ризиків. В даній статті розглянуті особливості і характеристики систем агостраховання, що впроваджені в зарубіжних країнах. Проаналізовані можливі форми за якими здійснюється державна підтримка агостраховання. Охарактеризовано учасників систем агостраховання та основні заходи, що передбачені даними системами страхування.

Ключові слова: страхування, агостраховання, сільськогосподарські ризики, субсидування, страхова послуга.

ВСТУП. З метою надання підтримки по збереженню фінансової стійкості сільськогосподарських товаровиробників найбільш ефективним методом є державне стимулювання розвитку сільськогосподарського страхування (агостраховання), яке полягає в компенсації частини страхового внеску сільськогосподарським товаровиробникам за договорами страхування і регулювання умов страхування. Державна підтримка сільськогосподарських товаровиробників зі страхування їх майна надається в багатьох розвинених країнах (США, Канада, Іспанія та ін.), Завдяки якій досягнутий високий рівень розвитку страхування в сільськогосподарській галузі економіки. В Україні сільськогосподарське страхування, а саме страхування сільськогосподарських культур, також проводиться з державною підтримкою, однак його розвиток характеризується повільними темпами. Проблеми розвитку агостраховання та шляхи їх вирішення визначають актуальність дослідження даної проблематики.

Сільське господарство є запорукою продовольчої безпеки держави. Система страхування повинна надавати сільським товаровиробникам фінансову підтримку. Враховуючи, що збитки аграрного сектора торкаються не лише інтересів самих товаровиробників, а і держави в цілому, виникає необхідність створення підґрунтя для значної підтримки сільського господарства державою. Значна підтримка може бути здійснена через субсидування державою товаровиробників або страховиків у операціях страхування.

Метою статті є узагальнення досвіду зарубіжних країн в організації страхового захисту в аграрному підприємстві та виявленні основних особливостей з метою ефективного використання в українській практиці.

Завданням даної статті є виявлення особливостей організації страхового захисту в аграрному підприємстві.

Об'єктом дослідження є досвід зарубіжних країн у організації страхового захисту в аграрному підприємстві.

Предметом дослідження є організація страхового захисту на аграрних підприємствах.

ОГЛЯД ЛІТЕРАТУРИ. Різні аспекти найбільш актуальних проблем сільськогосподарського страхування розглянуті в наукових публікаціях таких вітчизняних дослідників, як: М.М. Александрова, О.Ф. Філонюк, І. Фисун.

Також, дослідженням даної проблематики займалися такі зарубіжні вчені, як: Г. Карпентер, О. Махул та ін.

Використано матеріали аналітичних, статистичних оглядів страхового, сільськогосподарського ринку США, законодавчих аспектів ведення агостраховання Канади, Іспанії, Португалії та ін., а саме, дані Федеральної корпорації страхування врожаю (США), Агросегуро (Іспанська група страхових компаній) та ін.

Значний внесок у створення ефективної системи агостраховання з активною участю держави в Україні зробле-

ний Міжнародною фінансовою корпорацією (IFC, Група Світового банку). В даному проекті висвітлюється міжнародний досвід побудови системи агостраховання та описані можливі варіанти участі держави у страхуванні.

Консалтингова компанія "Sargemini" кожного року презентує щорічник "Світовий страховий звіт" (World Insurance Report), в якому надається аналіз інформації по видам страхування у розрізі країн. Зокрема, для даного дослідження використана інформація, щодо деяких технічних показників по агострахованню у США.

Слід зазначити, що в даний час в економічній літературі приділяється велика увага проблемі розвитку сільськогосподарського страхування. Але, питання його розвитку з урахуванням застосування досвіду зарубіжних країн у організації страхового захисту сільськогосподарського виробництва не досліджені у повній мірі.

У зв'язку з цим виникає необхідність проведення глибокого дослідження теоретичних і практичних аспектів ведення сільськогосподарського страхування за зарубіжним досвідом.

МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ. Методологічною базою дослідження виступає метод порівняльного аналізу стану розвитку агостраховання у розвинених країнах, їх законодавчих основ, регулюючих норм діючої практики в агострахованні, аналіз існуючих теоретичних поглядів на фінансовий механізм державної підтримки сільськогосподарського страхування.

У ході дослідження використовувалися загальнонаукові методи і прийоми: метод логічного аналізу, метод системного, теоретичного і практичного матеріалу, методи порівняння, групування та аналогій.

Важливою складовою дослідження даної проблематики, став пошук відповіді на питання: "Чому державі необхідно підтримувати сільськогосподарське страхування?". Визначено, що ринкові та регуляторні перешкоди, що постають перед аграрними підприємствами, часто виправдовують державне втручання в забезпечення сільськогосподарського страхування. Державі слід виявляти і вирішувати дані перешкоди, коротко описані нижче, щоб допомогти господарствам покращити їх діяльність з управління ризиками за рахунок потенційно рентабельного фінансового інструмента, такого, як страхування.

Перешкоди, з якими зіштовхуються аграрні підприємства:

1. **Системний ризик.** Одним з центральних аргументів для державного втручання у забезпечення, управління та нагляд за сільськогосподарськими страховими програмами є наявність системного ризику (тобто, ризик, який впливає на велику кількість учасників ринку одночасно). Системний компонент сільськогосподарських ризиків може генерувати значні втрати в