***Ключевые слова**: топливно-энергетический комплекс, противодействие преступности, механизм противодействия преступности, контролирующие инстанции, органы уголовной юстиции.*

AN IMPERFECT MECHANISM OF COUNTERACTION TO CRIMINALITY IN THE FIELD OF A FUEL AND ENERGY COMPLEX FROM THE SIDE OF SUPERVISORY INSTANCES AND ORGANS OF CRIMINAL JUSTICE

Khristich I. O.

The questions of imperfection of mechanism of counteraction of criminality are investigational in the field of fuel and energy complex of Ukraine from the side of supervisory instances and organs of criminal justice. The concept of counteraction of criminality is exposed. The existent mechanism of counteraction of criminality is analyzed in the field of fuel and energy complex outside to the side of supervisory instances and organs of criminal justice and basic directions of its perfection are offered.

***Keywords**: fuel and energy complex, counteraction of criminality, mechanism of counteraction of criminality, supervisory instances, organs of criminal justice.*

УДК 368.042

ЕТАПИ СТАНОВЛЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

***В. В. Мужилівський**, аспірант*
Харківський національний університет будівництва та архітектури

Визначено етапи становлення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦПВ) в Україні. На підставі аналізу результатів п'ятирічного функціонування даного виду страхування виявлено основні тенденції та обґрунтовано його соціальні функції.

***Ключові слова**: обов'язкове страхування, цивільно-правова відповідальність, етапи становлення, соціальні функції.*

Актуальність проблеми. Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на тлі зростаючої

© Мужилівський В. В., 2012

автомобілізації та аварійності на дорогах здійснюється з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну потерпілих унаслідок дорожньо-транспортної пригоди (ДТП), та захисту майнових інтересів страхувальників. За рівнем смертності від ДТП Україна посідає п'яте місце в Європі. При цьому втрати української економіки від ДТП щорічно сягають 5 млрд дол. [1]. За даними Департаменту ДАІ МВС України за дев'ять місяців 2011 р., рівень аварійності від ДТП в Україні має значні показники: постраждало 22 842 особи, кожного дня гине 11 людей та 96 отримують травми, кожну добу здійснюється 489 ДТП [2]. Проблема відшкодування шкоди, завданої життю, здоров'ю або майну третіх осіб унаслідок ДТП, є актуальною і багатоаспектною.

Розвиток соціально значущих видів обов'язкового страхування, а таким безумовно є цивільна відповідальність автовласників, спрямованих на захист майнових інтересів страхувальників та третіх осіб від негативних наслідків непередбачуваних подій, сприяє стабілізації соціально-економічної ситуації в країні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню проблем автотранспортного страхування, зокрема автоцивільній відповідальності, приділено багато уваги у працях таких вітчизняних науковців і практиків, як В. Базилевич [3], М. Берлін [4], О. Залєтов [5], С. Осадець [6], В. Романишин [7], О. Скибінецький [1], Я. Шумелда [8]. Однак, незважаючи на значну увагу до даного виду страхування з боку науковців та фахівців страхової справи і виходячи з його високої значущості як найпоширенішого виду обов'язкового страхування необхідними є поглиблений аналіз та виявлення сучасних особливостей його здійснення.

Метою статті є дослідження становлення та сучасного стану розвитку ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів та його особливостей.

Виклад основного матеріалу. Становлення та розвиток обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів в Україні мають декілька етапів. Першу спробу впровадження такого виду обов'язкового страхування було зроблено ще у 1994 р. шляхом затвердження Положення про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів [9]. Страхова сума за обов'язковим страхуванням становила 1000 мінімальних заробітних плат на день подання заяви про її виплату, а якщо сума майнових збитків була менша п'яти мінімальних заробітних плат, то страховик звільнявся від обов'язків відшкодування таких збитків. В обіг в Україні на той час було введено тимчасову валюту – український карбованець, або купоно-карбованець. Під час запровадження гривні протягом 2–16 вересня 1996 р. мінімальна зарплата була встановлена в розмірі 15 грн (у доларовому еквіваленті – 8,5). З січня

1995 р. дія постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» була призупинена [9], а у вересні 1996 р. вона втратила чинність згідно з постановою Кабінету Міністрів України «Про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» [10].

Цей порядок передбачав з 1997 р. лише ризик збитків життю і здоров'ю потерпілої особи: мінімальна страхова сума, що виплачувалася третім особам унаслідок ДТП, складала 2000 грн (майже 100 дол. США). З 1 січня 1998 р. передбачалось, що у разі заподіяння шкоди майну третьої особи внаслідок ДТП, якщо страхувальник і страховик не дійшли згоди щодо розміру збитків, виплата страхового відшкодування здійснюватиметься на підставі висновків експертизи, яка проводиться за рахунок страхової організації.

Однак це положення мало лише декларативний характер та не було обов'язковим до виконання, оскільки в ньому не передбачалося жодних штрафних санкцій за відсутність полісів страхування у власників транспортних засобів [11].

Але у подальшому різними постановами уряду строки впровадження відшкодування шкоди, заподіяної майну третіх осіб, переносилися – спочатку на 1 січня 1999 р., потім на 1 квітня 2000 р. На цьому етапі встановлювалася мінімальна страхова сума за обов'язковим страхуванням цивільної відповідальності власників транспортних засобів, що виплачується за заподіяну внаслідок ДТП шкоду: життю та здоров'ю третіх осіб – в розмірі 500 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян на день укладення договору страхування; майну третіх осіб, – у розмірі 1500 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян на день укладення договору страхування [12]. Введення другого ризику – за майнові збитки потерпілої особи відбулося починаючи з 1 квітня 2000 р. [6].

Подальшим етапом становлення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ) в Україні є 1 липня 2004 р., пов'язане з прийняттям відповідного закону [13], яким було врегульовано відносини між суб'єктами, які беруть участь у страхуванні та яким здійснюється захист порушених прав та інтересів третіх сторін. Встановлювався обов'язковий ліміт відповідальності страховика: за шкоду, заподіяну майну потерпілих, – у розмірі 25 500 грн на одного потерпілого; за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих – 51 000 грн на одного потерпілого. Також передбачалося, що у разі, коли загальний розмір шкоди за одним страховим випадком перевищує п'ятикратний ліміт відповідальності страховика, відшкодування кожному потерпілому пропорційно зменшується. Розміри лімітів відповідальності страховика мають переглядатися уповноваженим органом відповідно до рівня інфляції та індексу споживчих цін.

На виконання цього положення розпорядженням Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України (Держфінпослуг) встановлено такі обов'язкові ліміти відповідальності страховика за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів:

– за шкоду, заподіяну майну потерпілих, – у розмірі 50 000 грн на одного потерпілого;

– за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих, – у розмірі 100 000 грн на одного потерпілого [14].

Використання інституту обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів дозволяє гарантувати відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю і майну осіб, що постраждали в результаті ДТП, та застосувати механізм економічного впливу на винних у заподіянні шкоди, будь то власники та/або водії транспортних засобів [7].

Важливість дослідження ОСЦПВ зумовлена потребами у своєчасному та повному відшкодуванні шкоди потерпілим особам унаслідок ДТП та захисті майнових інтересів власників транспортних засобів [5].

Для проведення аналізу було використано основні показники, що характеризують стан та тенденції розвитку ОСЦПВ в Україні *(табл. 1)*.

Як свідчать дані табл. 1, кількість валових страхових платежів за внутрішніми договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (внутрішні договори), починаючи з 2005 р., невпинно збільшується. Подібна ситуація спостерігається і у кількості валових страхових платежів за договорами міжнародного обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (договір міжнародного страхування) з 2006 р. Внутрішні договори страхування діють виключно на території України. Договори міжнародного страхування діють на території країн – членів міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка».

Рівень страхових платежів за основними договорами ОСЦПВ за 2010 р. збільшився у чотири рази відносно рівня 2005 р., а також на 24,1 % порівняно з 2009 р. При цьому рівень платежів за додатковими договорами порівняно з таким самим періодом збільшився лише удвічі.

Крім зростання страхових платежів, з кожним роком зростає і рівень страхових виплат як за внутрішніми, так і за договорами міжнародного страхування. За внутрішніми договорами ОСЦПВ рівень виплат за 2010 р., порівняно з 2005 р., збільшився у 10 разів. Порівнюючи страхові виплати, здійснені у 2010 та 2009 рр., спостерігаємо збільшення виплат на 33,6%. Таким чином, рівень виплат за ОСЦПВ зростає значно динамічніше, ніж рівень страхових платежів. Таку ситуацію можна пояснити частково збільшенням рівня шахрайства споживачів страхових послуг [16].

Кількість страхових випадків, починаючи з 2008 р., динамічно збільшувалася, зважаючи на те, що у 2008 р. вона склала приблизно 68 тис. випадків,

Таблиця 1

Динаміка основних показників з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів

Показник	Динаміка (рік)					
	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**
Валові страхові платежі (внутрішні договори)	431 446,9	456 835,5	824 310,4	1 309 444,3	1 430 924,2	1 776 255,5
Валові страхові платежі (договори міжнародного страхування)	127 462,6	121 224,7	146 255,6	160 688,9	252 908,6	285 157,8
Страхові виплати (внутрішні договори)	74 912,1	116 720,2	201 278,2	460 845,6	568 310,1	759 022,2
Страхові виплати (договори міжнародного страхування)	35 980,7	42 542,8	44 357,6	61 135,1	71 296,4	90 723,1
Кількість страхових випадків (внутрішні договори)	–	–	–	68 134,0	71 236,0	86 113,0
Кількість страхових випадків (договори міжнародного страхування)	–	–	–	2 825,0	2 407,0	2 424,0
Кількість укладених договорів (внутрішні договори)	–	–	–	6 619 014,0	7 004 295,0	8 151 672
Кількість укладених договорів (договори міжнародного страхування)	–	–	–	370 353,0	599 919,0	629 185
Загальний обсяг відповідальності (внутрішні договори)	–	–	–	391 022 348,6	472 239 629,5	706 943 606,8
Загальний обсяг відповідальності (договори міжнародного страхування)	–	–	–	203 960 402,3	504 075 272,8	238 427 702,2

Джерело: побудовано автором на основі [15].

у 2009 р. збільшившись приблизно на 3 тис. випадків та у 2010 р. вбачаємо значне збільшення кількості випадків порівняно з попереднім роком на 15 тис., або на 17,5 %. За договорами міжнародного страхування маємо дещо інші результати: у 2008 р. було 2825 страхових випадків, у 2009 р. їх кількість скоротилась на 418 страхових випадків та у 2010 р. показник мав незначне збільшення – на 17 страхових випадків.

Що стосується кількості укладених договорів, то слід відмітити збільшення у 2009 та 2010 рр. майже на 400 тис. (5,8 %) та 1150 тис. (16,3 %) договорів відповідно порівняно з 2008 р. За договорами міжнародного страхування простежується подібна тенденція збільшення кількості договорів у 2010 р. порівняно з 2008 р. майже удвічі.

Показник загального обсягу відповідальності страховиків як за внутрішніми договорами ОСЦПВ, так і за договорами міжнародного страхування має позитивну динаміку, виходячи зі збільшення кількості договорів страхування. При цьому в 2009 р. загальний обсяг відповідальності за договорами міжнародного страхування перевищив подібний показник за внутрішніми договорами на 6,7 %.

Продаж страхових послуг зріс унаслідок удосконалення системи контролю за ситуацією на дорогах та зростання рівня відповідальності власників транспортних засобів. Страхові тарифи, а саме базовий страховий платіж та коригуючі коефіцієнти за проаналізовані п'ять років, жодного разу не переглядалися.

У більшості європейських країн страхові тарифи по ОСЦПВ не регулюються державою. Максимальні коефіцієнти істотно відрізняються в різних країнах: підвищення 250 % – зниження 75 %. Система бонус-малус встановлює залежність розміру страхових премій від наявності збитків у попередніх періодах страхування, а також використовує такі критерії: характеристики автомашини, географічне положення, характер використання автомашини та річний пробіг [17].

У розвинених країнах нині вже не існує значної різниці між добровільним і обов'язковим страхуванням. Страхування автоцивільної відповідальності як добровільне страхування пропонується у деяких країнах на підставі тих самих правил, як і інший добровільний вид страхування. Однак це сталося в результаті розвитку ринку протягом 20–30 років. Раніше в Європі вважалося прийнятним встановлення спеціальних правил для страхування автоцивільної відповідальності, і лише потім почався поступовий або радикальний процес лібералізації [18].

З метою виявлення сучасних тенденцій розвитку ОСЦПВ в Україні розраховано такі показники: середній тариф (відношення валових страхових платежів до загального обсягу відповідальності страховиків); рівень виплат

(відношення страхових виплат до страхових платежів); середні виплати (відношення загального розміру страхових виплат до кількості страхових випадків, що настали у відповідному періоді); середній обсяг страхової відповідальності (відношення між загальним обсягом відповідальності за договорами страхування та кількістю таких договорів); частота страхових випадків (відношення кількості страхових випадків у розрахунку на кількість договорів страхування). Показники розвитку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів за останні п'ять років наведено у табл. 2.

Таблиця 2

Показники розвитку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів

Показник	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Середній тариф (основні), %	–	–	–	0,33	0,30	0,25
Середній тариф (додаткові), %	–	–	–	0,08	0,05	0,12
Рівень виплат (основні), %	17,36	25,55	24,42	35,19	39,72	42,73
Рівень виплат (додаткові), %	28,23	35,09	30,33	38,05	28,19	31,82
Середня виплата на один договір (основні), тис. грн	–	–	–	6,764	7,978	8,814
Середня виплата на один договір (додаткові), тис. грн	–	–	–	21,641	29,620	37,427
Середній обсяг страхової відповідальності на один договір (основні), тис. грн	–	–	–	59,076	67,421	86,724
Середній обсяг страхової відповідальності на один договір (додаткові) , тис. грн	–	–	–	550,719	840,239	378,947
Частота страхових випадків на один договір (основні), %	–	–	–	1,03	1,02	1,06
Частота страхових випадків на один договір (додаткові), %	–	–	–	0,76	0,40	0,39

Джерело: розраховано автором на основі [15].

Дослідження показників, що характеризують ОСЦПВ *(табл. 2.)*, підтверджують, що середній тариф мав тенденцію до зниження лише за договорами міжнародного страхування. Цей показник істотно зріс у 2010 р., збільшившись у 2,4 разу. Підвищення лімітів відповідальності та зміни базового страхового платежу призведе до збільшення середнього тарифу у 2011 р. [14].

Показник «рівень виплат» відображає реальну роль страховиків на ринку [19]. Рівні виплат за внутрішніми договорами ОСЦПВ мають тенденцію до постійного зростання. У 2010 р. рівень виплат склав 42,73 %, що на 3 % більше, ніж показник попереднього року. Таке зростання зумовлено насамперед збільшенням кількості договорів страхування.

Динамічно зростає показник середньої виплати на один договір. За 2010 р. на кожен договір ОСЦПВ виплати складали 8814 грн. У свою чергу за договорами міжнародного страхування середня виплата істотно відрізняється, її розмір складає 37 427 грн, що перевищує подібний показник за внутрішніми договорами більш ніж у чотири рази. Це пояснюється значними лімітами відповідальності страховиків. Україна як повноправний член міжнародної системи «Зелена картка» повинна забезпечити обов'язкове покриття страховим полісом пошкодження майна і шкоди, завданої життю та здоров'ю третьої особи.

За даними 2008 – 2010 років середній обсяг страхової відповідальності на один договір збільшився у 2009 р. – на 14 % порівнянні з 2008 р., у 2010 році – на 28,6 % порівняно з 2009 р. За договорами міжнародного страхування ситуація є менш стабільною, оскільки після зростання обсягу відповідальності у 2009 р. (на 53 %) у 2010 р. спостерігаємо вагоме зниження показника (у 2,2 разу).

Частота страхових випадків дає змогу оцінити ймовірність настання страхового випадку [20]. За 2010 р. частота настання страхового випадку за договором ОСЦПВ складала 1,06 %, що на 0,04 % більше, ніж за показником у 2009 р. За договорами міжнародного страхування спостерігаємо тенденцію до зменшення частоти настання страхових випадків порівняно з 2008 та 2009 роками.

Висновки. У сучасних умовах функціонування ОСЦПВ в Україні слід відмітити існування не тільки економічного аспекту його здійснення (відшкодування шкоди, завданої життю, здоров'ю або майну третіх осіб унаслідок ДТП), а й важливого соціального значення. По-перше, посилення ролі страхових компаній у сфері попередження збитків. Страховики, впливаючи на всіх учасників дорожнього руху, можуть активно сприяти безпеці, а обов'язкове страхування – профілактиці ДТП і зниженню тяжкості їх наслідків.

По-друге, створення гарантій для послуг обов'язкового автоцивільного страхування. Загальна фінансова відповідальність учасників за результати діяльності, контроль за фінансовою надійністю страховиків та якістю врегулювання збитків сприяють ефективності здійснення ОСЦПВ.

Стрімкий розвиток обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності в Україні потребує гнучкого і вчасного реагування на виклики часу та можливі негативні впливи.

ЛІТЕРАТУРА

1. Скибінецький О. Безпека на дорогах – питання національної безпеки країни / О. Скибінецький // Страхова справа. – 2011. – № 4 (44). – С. 2.
2. Департамент ДАІ МВС України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.sai.gov.ua/.
3. Страхування : підручник / В. Д. Базилевич та ін. – К. : Знання, 2008. – 1019 с.
4. Берлін М. Страховий ринок – важливий суб'єкт безпеки дорожнього руху / М. Берлін // Страхова справа. – 2011. – № 4 (44). – С. 2.
5. Залєтов О. Автоцивільна відповідальність – захист інтересів потерпілих у ДТП / О. Залєтов // Страхова справа. – 2011. – № 4 (44). – С. 3
6. Страхування : підручник / кер. авт. кол. і наук. ред. С. С. Осадець // К. : Вид-во КНЕУ, 1998. – 528 с.
7. Романишин В. «Зелена картка» – гарантія трансграничного автомобільного руху / В. Романишин // Страхова справа. – 2011. – № 4 (44). – С. 3.
8. Шумелда Я. П. Страхування : навч. посіб. / Я. П. Шумелда // К. : Міжнародна агенція «Бізон», 2007. – 384 с.
9. Про затвердження Положення про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Постанова Кабінету Міністрів № 372 від 07.06.1994 р. / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/.
10. Про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Постанова Кабінету Міністрів № 1175 від 28.09.1996 р. / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/.
11. Страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://insins.net/insurance/65-strahuvannya-civlnoyi-vdpovdalnost-vlasnikv-avtotransportnih-zasobv.html.
12. Про внесення змін і доповнень до деяких постанов Кабінету Міністрів України. Постанова Кабінету Міністрів № 842 від 27.05.2000 р. / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/.
13. Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» зі змінами від 07.07.2011 № 3610-VI. / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/.
14. Про деякі питання здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Розпорядження Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 9 липня 2010 р. № 566 / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.dfp.gov.ua/.
15. Інформація про стан і розвиток страхового ринку України / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.dfp.gov.ua/.
16. На страховому ринку України в 2011 році спостерігається спалах шахрайства в автострахуванні / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://forinsurer.com/public/11/09/12/4387.
17. Матвеєва І. Ю. Соціально-економічне значення ОСЦПВ у підвищенні безпеки на дорогах / І. Ю. Матвеєва // Страхова справа. – 2008. – № 10. – С.10.

18. Асталос Л. Основні проблеми Проекту Закону України «Про страхування» [Електронний ресурс] / Л. Асталос // Ліга страхових організацій України. – Режим доступу : http://www.uainsur.com/ua/tacis/tacis_3/3_6.doc.
19. Рівень виплат страхових компаній за І півріччя 2011 року / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://strahovik.com/ratings/payments-level–6–2011.
20. Сороківська М. В. Значення ймовірності настання страхового випадку у визначенні величини нетто-премії / М. В. Сороківська, К. А.Львівська / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/chem_biol/nvnltu/20_11/223_Sor.pdf.
21. Соціально-економічні наслідки дорожньо-транспортного травматизму // Страхова справа. – 2011. – № 4 (44). – С. 25.

ЭТАПЫ СТАНОВЛЕНИЯ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В УКРАИНЕ

Мужиливский В. В.

Определены этапы становления обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) в Украине. На основании анализа результатов пятилетнего функционирования данного вида страхования выявлены основные тенденции и обоснованы его социальные функции.

***Ключевые слова**: обязательное страхование, гражданско-правовая ответственность, этапы становления, социальные функции.*

STAGES OF FORMATION AND FUNCTIONING OF THE COMPULSORY CIVIL LIABILITY INSURANCE OF VEHICLE OWNERS IN UKRAINE

Muzhilivskiy V. V.

In the article the stages of the formation compulsory civil liability insurance of vehicle owners (MTPL) in Ukraine was determined. On the basis of the five-year functioning results analysis of this insurance type was identified the main trends and justified its social functions.

***Keywords**: compulsory insurance, civil liability, stages of formation, social functions.*