



Олександр НАГОРНИЙ,
голова Правового комітету Української федерації ubezpieczenia

Страхування автоцивільної відповідальності: удосконалення базових засад

Страхування автоцивільної відповідальності – цивілізована практика, прийнята у всьому світі, яка дозволяє забезпечити учасників дорожнього руху від непередбачених збитків, пов'язаних зі спричиненням шкоди життю, здоров'ю або майну.

З 1 січня 2005 року набрав чинності Закон України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" (надалі – Закон).

Впродовж дії Закону його норми піддавались коригуванню двома законами, а саме:

- від 22 вересня 2005 року №2909, яким, зокрема, передбачено, що особа, яка застрахувала свою цивільно-правову відповідальність, має право на отримання відшкодування за шкоду, заподіяну пошкодженням транспортного засобу внаслідок ДТП з вини водія, який не був застрахований по ОСЦПВВНТЗ. Розширено перелік осіб, які мають 50-відсоткову пільгу зі сплати страхового платежу;

- від 24 вересня 2008 року №586, яким внесені зміни, спрямовані на

забезпечення обов'язковості страхування.

Отже до цього часу закон існує майже у первісному стані.

За майже шість років його практичного застосування страховиками, Моторним (транспортним) страховим бюро, страхувальниками і потерпілими, судами виявлена значна кількість норм, що потребують уточнення чи коректування, а то і принципової зміни.

Розвиток відносин у сфері страхування відповідальності теж вимагає змін до закону, зокрема, щодо забезпечення підвищення якості надання страхової послуги, що може бути реалізовано як запровадженням інституту "прямого врегулювання", вільних тарифів, так і шляхом поглиблення регламентації основних процедур, прав та обов'язків усіх суб'єктів, на яких поширюється дія Закону. Закон потребує впровадження спеціальних норм, які б розширили можливості страховиків, страхувальників та потерпілих у використанні при страхуванні та врегулюванні збитків комп'ютерних технологій, зробили б деякі на сьогодні обов'язкові процедури

необов'язковими, надавши можливість скористатися ними лише при підозрі в шахрайстві чи в інших специфічних ситуаціях.

У межах Правового комітету МТСБУ на постійній основі проводиться системна робота з аналізу практики застосування закону, вивчається досвід інших країн, опрацьовуються конкретні пропозиції, що мають бути покладені в основу змін до закону. Сьогодні обсяг розроблених змін і доповнень сягає більше 25 сторінок тексту.

Частина норм, що були напрацьовані, вже знайшла своє місце в законопроекті щодо запровадження європротоколу, що знаходиться на розгляді у Верховній Раді України.

Спектр відносин, врегульованих законом, надзвичайно широкий. Не існує жодної галузі права, де б норми закону про ОСЦПВВНТЗ не встановлювали певні особливості регулювання. Тому удосконалення закону вимагає наявності специфічних знань, зокрема, законодавства про адміністративні правопорушення, кримінального, цивільного (в тому числі спадкового права),

права у сфері соціального забезпечення, банкрутства, корпоративного управління, фінансового права, процесуальних прав у сфері здійснення правосуддя.

Цільовою установкою при удосконаленні закону має стати, в першу чергу, але не виключно:

1) забезпечення обов'язковості страхування;

2) зменшення затрат страховиків на адміністрування:

- спрощення систем тарифікації;
- зменшення кількості типів договорів;

3) збереження та підвищення соціальної функції закону, створення дієвого механізму відшкодування шкоди життю та здоров'ю;

4) поглиблення унормованості правовідносин:

■ регламентація прав та обов'язків страхувальника;

■ регламентація прав та обов'язків потерпілої особи;

■ підвищення відповідальності страховиків;

■ унормування механізму розрахунку шкоди;

■ визначення виключного переліку документів, що додаються до заяви на страхове відшкодування;

■ встановлення виключних підстав для відмови у виплаті страхового відшкодування;

5) стимулювання підвищення якості послуг, що надають страховики, створення умов для вільної добросовісної конкуренції страховиків:

■ запровадження інституту "прямого урегулювання збитків";

■ можливість встановлення адекватних ризикам тарифів та зменшення перехресного субсидування;

6) зменшення перешкод дорожньому руху, що виникають на дорогах у зв'язку з ДТП, та затрат страхувальників і потерпілих на відновлення своїх прав:

■ запровадження європротоколу – можливості оформлення ДТП без участі працівників ДАІ, якщо такі пригоди відбулися за участі лише забезпечених транспортних засобів та у результаті яких пошкоджені лише транспортні засоби;

■ створення можливості використання в галузі страхування відповідальності комп'ютерних та інших технологій;

■ спрощення процедури завірення копій документів, що додаються до заяви на страхове відшкодування;

■ унормування розмірів моральної шкоди;

7) поглиблення та розвиток інституту саморегулювання галузі:

■ делегування повноважень МТСБУ;

8) усунення внутрішніх та зовнішніх протиріч норм закону.

Кожна норма майбутнього закону має пройти тест на дотримання відповідних принципів. Такими принаймні мають бути принципи:

■ справедливості;

■ збалансованості, недискримінаційності процедур;

■ однозначності тлумачення норм, спрощення логічних конструкцій закону;

■ зміщення акцентів від адміністративно-правового до цивільно-правового регулювання;

■ пріоритетності прав потерпілого перед загальними соціальними правами особи;

■ слідування європейським правилам та традиціям в галузі;

■ урахування особливостей соціального статусу страхувальників;

■ розумності та обачливості страхувальників та потерпілих.

Фінансова криза поставила на порядок денний ще одну надзвичайно важливу задачу – вирішення питання забезпечення фінансової стабільності системи ОСЦПВВНТЗ.

В існуючій сьогодні моделі, коли кошти, сплачені страховиками до централізованих страхових резервних фондів МТСБУ як гарантійні внески та відрахування з премій, є коштами страхових резервів цих страховиків, норма статті 41 закону, яка передбачає здійснення регламентних виплат у разі недостатності коштів та майна страховика, що визнаний банкрутом, не надає юридичної впевненості, що такі кошти не можуть бути включені до загальної ліквідаційної маси при банкрутстві підприємства. Так чи інакше, але норма передбачає здійснення регламентної виплати за рахунок коштів фонду незалежно від того, присутні у цьому фонді кошти страховика чи ні.

Тому, щоб унеможливити включення коштів залишків страховика у фондах МТСБУ до загальної ліквідаційної маси при банкрутстві страховика, необхідно, навіть поза межами роботи над законом невідкладно внести зміни до законодавства про банкрутство, узгодивши його з нормами закону про ОСЦПВВНТЗ.

Крім цього, необхідно в базовому законі передбачити ще ряд положень, які б надавали регулюванню інституту

регламентних виплат комплексності. Зокрема, закон має передбачити також заборону будь-яких стягнень з фондів МТСБУ:

■ за зобов'язаннями, які відповідно до цього Закону підлягають задоволенню (виплата за якими передбачена) з іншого фонду;

■ на кошти, сплачені страховиками як гарантійний внесок до Фонду захисту потерпілих, крім використання цих коштів виключно для проведення регламентних виплат;

■ з порушенням черговості виплат зі страхових резервних фондів.

Необхідно також передбачити норму, згідно з якою кошти, сплачені страховиками як гарантійний внесок до Фонду захисту потерпілих, можуть використовуватися виключно для проведення регламентних виплат і при цьому такі виплати здійснюються, в першу чергу, за рахунок залишку коштів у фонді відповідного страховика. Лише у разі недостатності коштів конкретного страховика виплати здійснюються за рахунок гарантійних внесків інших страховиків.

З метою забезпечення прав громадян України та юридичних осіб – резидентів на отримання відшкодування за шкоду, заподіяну їм внаслідок ДТП, які сталися за кордоном, доцільно передбачити, що право на отримання регламентних виплат, крім резидентів (громадян та юридичних осіб), мають також іноземні громадяни, які законно перебувають на території України, а юридичні особи-нерезиденти лише у випадку, якщо МТСБУ укладений відповідний договір з уповноваженою організацією цієї країни у галузі страхування цивільно-правової відповідальності.

Потребує запровадження норма, яка б уточнювала, що регламентні виплати не здійснюються за шкоду, спричинену транспортними засобами, відносно яких, на дату дорожньо-транспортної пригоди, не був установлений коригуючий коефіцієнт в залежності від типу транспортного засобу.

І це лише окремі фрагменти значної законотворчої роботи, яку мають провести страховики та МТСБУ найближчим часом. Тому бажаю моїм колегам-юристам, страховикам плідної роботи та співпраці на цьому нелегкому шляху удосконалення базових засад страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. ■