

Література

1. *Гвардин С. В.* IPO. Стратегия, перспективы и опыт российских компаний / С. В. Гвардин. — М.: Вершина, 2007. — 264 с.
2. *Горбач А.Н.* Анализ спонтанных последовательностей и регрессионных моделей в маркетинге. / А.Н. Горбач, Н.А. Цейтлин. — Харьков: ФО-П Шейпіна О.В., 2008. — 182 с.
3. *Калинина В.Н.* Введение в многомерный статистический анализ: Учебное пособие / В.Н. Калинина, В.И. Соловьев. — М.: ГУУ, 2003. — 92 с.
4. *Костіна Н.І.* Фінанси: система моделей і прогнозів: Навчальний посібник // Н.І. Костіна, А.А. Алексеев, О.Д. Василик. — К.: Четверта хвиля, 1998. — 304 с.
5. *Куприенко Н.В.* Статистические методы изучения связей. Корреляционно-регрессионный анализ: Учебное пособие / Н. В. Куприенко, О. А. Пономарева, Д. В. Тихонов. — СПб.:Изд-во СПбГПУ, 2008. — 118 с.
6. *Лернер Ю.И.* Экономические инструменты производственной и предпринимательской деятельности в условиях неопределенности и рисков. Часть II. Том 7. Экономические инструменты эмиссии и обращения ценных бумаг. / Ю.И. Лернер. — Х.: Тимченко, 2008. — 544 с.
7. *Медведкина Е.А.* Теоретико-методические принципы первичного публичного размещения украинских акций (IPO) на мировом фондовом рынке / Е.А. Медведкина // Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект. — Сборник научных трудов. — Донецк: ДонНУ, 2007. — С. 1463—1468.
8. Структура активів, зобов'язань, власного капіталу, фінансових результатів діяльності банків України / [Електронний ресурс]. — Режим доступу до матеріалів: <http://www.bank.gov.ua>

Стаття надійшла до редакції 05.05.2011 р.

УДК 368.86

К.О. Лібіх, канд. екон. наук,
старший викладач кафедри страхування,
ДВНЗ «КНЕУ імені Вадима Гетьмана»

ПРЯМЕ ВІДШКОДУВАННЯ ЗБИТКІВ У СТРАХУВАННІ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

АННОТАЦІЯ. В статті обґрунтовано необхідність удосконалення якості послуг обов'язкового страхування громадянсько-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів через систему прямого возмещения убытков. Подано результати теоретического

осмысления и обобщения возможностей и практических мероприятий относительно внедрения в Украине прямого возмещения убытков по данному виду страхования с учетом аналогичного опыта других стран.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: прямое возмещение убытков, страхование гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств, страховщик, страхователь, третьи лица, упрощенный порядок оформления ДТП.

ABSTRACT. *The necessity of the improvement of quality in services of compulsory insurance of vehicle owners' civil liability through the system of direct indemnity for losses is grounded in the article. The results of theoretical analysis and generalization of opportunities and practical measures as for putting into practice in Ukraine the direct indemnity for losses according to this type of insurance taking into account the experience of other countries are represented.*

KEY WORDS: the direct indemnity for losses, compulsory insurance of vehicle owners' civil liability, insurer, insured, third party, the simplified order of registration of road accident.

АНОТАЦІЯ. *У статті обґрунтовано необхідність поліпшення якості послуги з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів через систему прямого відшкодування збитків. Наведено результати теоретичного осмислення й узагальнення можливостей і практичних заходів щодо запровадження в Україні прямого відшкодування збитків за даним видом страхування з урахуванням аналогічного досвіду інших країн.*

КЛЮЧОВІ СЛОВА: пряме відшкодування збитків, страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, страховик, страхувальник, треті особи, спрощений порядок оформлення ДТП.

Обов'язкова форма страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (далі — СЦПВВНТЗ), яка запроваджена в Україні з 1997 р., передбачає, що кожен автовласник має обов'язок застрахувати відповідальність за шкоду третім особам під час експлуатації транспортного засобу; відповідно, кожен наземний транспортний засіб, що бере участь у дорожньому русі, має бути забезпечений полісом такого страхування. Здійснення СЦПВВНТЗ на загальносуспільному рівні має вагоме соціально-економічне підґрунтя — забезпечення гарантії відшкодування шкоди всім особам, потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах (далі — ДТП).

При наданні страхової послуги такого характеру, яка потенційно стосується всіх учасників дорожнього руху, надзвичайно важливим етапом є врегулювання претензій потерпілих осіб у разі настання страхового випадку. Саме на етапі врегулювання пре-

тензії зобов'язання страховика щодо страхового захисту матеріалізується в страховій виплаті. Таким чином, для страхувальника (власника транспортного засобу) цей етап є головним і вирішальним у його подальших взаємовідносинах зі страховиком [1, с. 65; 2, с. 77].

Проблеми щодо поліпшення врегулювання збитків у автотранспортному страхуванні розглядали у своїх працях вітчизняні і зарубіжні вчені: С. Осадець, О. Гаманкова, Я. Шумелда, В. Базилевич, М. Клапків, Ж. Лемер, М. Едельбахер, В. Фурман, Ю. Заїкін та ін. Пошуком шляхів вирішення питання підвищення якості послуги з обов'язкового СЦПВВНТЗ в Україні за рахунок удосконалення процесу врегулювання претензій займаються такі відомі теоретики і практики страхової справи, як І. Гумінський, О. Залетов, І. Іванюк, О. Машаро, В. Романишин, О. Філонюк та ін. Так, Президент Моторного (транспортного) страхового бюро України (далі — МТСБУ) В. Романишин зазначає, що СЦПВВНТЗ повинно слугувати дієвим захистом потерпілих у ДТП і «флагманом» серед інших видів страхування [3, с. 3]. Доцент І. Іванюк у своїх працях наголошує на тому, що розвиток даного виду страхування визначається як споживчою поведінкою автовласників, так і здатністю ринку запропонувати споживачам необхідну і якісну страхову послугу [4, с. 21]. Однак, на наш погляд, дана проблематика, попри значну актуальність, досі не набула належного масштабу наукових дискусій, а тому потребує більш широкого висвітлення і теоретичного обґрунтування.

Проблема якісного врегулювання збитків займає нині центральне місце у здійсненні вітчизняними страховиками СЦПВВНТЗ. Від того, як швидко і професійно страховик проводить розслідування страхового випадку і приймає рішення щодо компенсації шкоди потерпілим, залежить багато аспектів.

По-перше, для страхувальника врегулювання збитків є підтвердженням виконання страховиком взятого на себе зобов'язання за договором страхування; при відшкодуванні збитків страховою компанією за договором СЦПВВНТЗ страхувальник, якого визнано винуватцем ДТП звільняється від обов'язку сплачувати матеріальну компенсацію за заподіяну шкоду потерпілій особі в межах виплаченого страховиком відшкодування. Якщо страховик виконує свої зобов'язання щодо виплати, це означає, що для страхувальника мета, задля якої він страхував цивільно-правову відповідальність перед третіми особами, досягнута.

По-друге, своєчасна та повна компенсація збитків потерпілим особам забезпечує реалізацію їхніх прав на відшкодування шкоди винною стороною. Тому важливо, щоб врегулювання збитків страховиком здійснювалось на загальних засадах цивільного законодавства — справедливості, добросовісності та розумності, які визначені ст. 3 Цивільного кодексу України [5].

По-третє, для страховика від якісного врегулювання збитків та сумлінного виконання своїх зобов'язань за договором страхування залежать його подальші взаємовідносини зі страхувальником, його власний імідж і репутація на ринку. З розвитком страхової справи до вітчизняних страховиків приходить розуміння важливості даного аспекту, але непрофесійна поведінка навіть кількох страховиків негативно відображається на ставленні громадськості до ринку СЦПВВНТЗ загалом.

По-четверте, здійснення даного виду страхування страховиками — членами МТСБУ на високопрофесійному рівні разом із поступовим удосконаленням його нормативно-правового регулювання значно посилює соціально-економічну значущість СЦПВВНТЗ. Крім того, поліпшення процесу врегулювання збитків при здійсненні внутрішнього СЦПВВНТЗ дає можливість вітчизняним страховикам здійснювати таке страхування більш якісно і на міжнародному рівні, в рамках системи автострахування «Зелена картка».

У багатьох країнах міжнародної системи «Зелена картка» оперативність врегулювання збитків досягається завдяки спрощеному порядку оформлення ДТП за допомогою «європейського протоколу», а також системі прямого відшкодування збитків. Так, якщо немає жертв і учасники ДТП дійшли згоди щодо винної сторони, автовласники мають право без виклику на місце аварії представників правоохоронних органів оформити страховий випадок, самостійно заповнивши бланк стандартизованого документа — «європейського протоколу». У країнах, де «європейський протокол» офіційно використовується при оформленні ДТП, у більшості випадків страхова виплата здійснюється саме на підставі цього документа, а не судового рішення. Складність запровадження «європейського протоколу» в Україні на законодавчому рівні пов'язана з наявністю значної кількості незастрахованих автовласників за обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності, а також загрозою збільшення випадків страхового шахрайства [6].

Паралельно із запровадженням «європейського протоколу» ринок СЦПВВНТЗ України очікує прийняття законодавчих норм щодо здійснення прямого відшкодування збитків. Пряме відшкодування збитків передбачає одержання грошової компенсації потерпілою особою від страховика, з яким вона має укладений договір страхування цивільної відповідальності автовласника (т. зв. «прямий страховик»), з подальшою компенсацією виплаченого відшкодування прямому страховику страховиком винної особи (рис. 1).

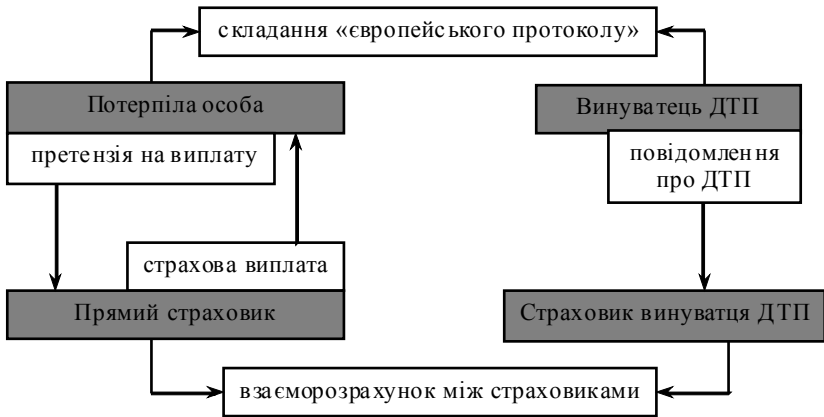


Рис. 1. Пряме відшкодування збитків за договорами СЦПВВНТЗ

Прикладом успішного здійснення прямого відшкодування збитків є Франція. Історія його впровадження у цій країні бере свій початок з 50-х рр. ХХ ст., коли страховики уклали між собою «Угоду про експертизу» і «Правила розрахунків між страховиками», які містили типові схеми ДТП і перелік експертів, рішення яких приймалися всіма страховиками і не підлягали оскарженню [7]. Ці нововведення попри свою недосконалість і певну невизначеність на початку їх впровадження значно сприяли пришвидшенню та спрощенню проведення експертної оцінки розміру шкоди і визначення величини страхового відшкодування. Врегулювання претензій було покладене на страховика потерпілої особи (прямого страховика), а страховик винуватця ДТП був зобов'язаний приймати результати проведеного врегулювання прямим страховиком. Безпосередньо сама угода про пряме відшкодування збитків між французькими страховиками датована 1968 р. [7].

Механізм дії системи прямого відшкодування збитків та спрощеного порядку оформлення ДТП побудований таким чином [8]:

1) учасники ДТП спільно оформлюють протокол Повідомлення про ДТП («європейський протокол») і потерпіла особа передає його своєму страховику (прямий страховик);

2) прямий страховик аналізує надану йому первинну інформацію про ДТП та приймає рішення щодо ступеня вини іншого учасника ДТП; у разі наявності підстав для виплати страхового відшкодування призначає незалежного експерта-оцінювача;

3) незалежний експерт-оцінювач складає звіт за результатами проведеної ним експертизи; в його обов'язки входить також повідомляти страховика про підозру в страховому шахрайстві;

4) вартість ремонту транспортного засобу покриває прямий страховик, після чого виставляє відповідну вимогу до страховика винної особи через Кліринговий центр;

5) страховик винуватця ДТП сплачує прямому страховику обумовлену суму компенсації, яка є фіксованою сталою величиною;

6) кліринговий центр щомісяця для кожного страховика визначає сальдо з отриманих і виставлених вимог і, залежно від сальдо, списує або нараховує на банківський рахунок страховика відповідну грошову суму.

Така схема дій стосується випадків, коли сума збитку не перевищує встановленої величини (6500 євро) і за статистикою застосовується французькими страховиками у 94 % страхових випадків. Якщо сума збитку є більшою за 6500 євро, то страховик винної особи сплачує прямому страховику не фіксовану суму компенсації за шкоду, а повну суму виплаченого страхового відшкодування. У такий спосіб врегульовується лише в 6 % страхових випадків [8].

На сьогоднішній день ефективність прямого відшкодування збитків у Франції забезпечується завдяки:

— спрощеному порядку оформлення ДТП;

— наявності загальнодержавного переліку експертів-оцінювачів збитку та угод між страховиками й мережами станцій техобслуговування;

— чітко відпрацьованому механізму взаєморозрахунків між страховиками;

— новітнім інформаційним технологіям, інтегрованим у діяльність страховиків та в єдину глобальну систему СЦПВВНТЗ.

Росія в 2009 р. стала членом міжнародної системи автострахування «Зелена картка» і практично одразу в країні була впроваджено систему прямого відшкодування збитків. За даними Російського союзу автостраховиків, протягом першого календарного року до врегулювання за прямим відшкодуванням збитків було заявлено 7,6 % загальної кількості страхових випадків за обов'язковим страхуванням автоцивільної відповідальності. Протягом другого календарного року шляхом прямого відшкодування збитків було врегульовано 23,4 % загальної кількості страхових випадків за даним видом страхування (табл. 1).

Таблиця 1

СТАТИСТИЧНІ ДАНІ ЩОДО РЕЗУЛЬТАТІВ ФУНКЦІОНУВАННЯ СИСТЕМИ ПРЯМОГО ВІДШКОДУВАННЯ ЗБИТКІВ В РОСІЇ У 2009—2010 рр.

Назва	Кількість	Частка, %
Заяви, отримані страховиками	605 624	100
Акцепти	490 828	81
Вимоги на виплату	430 452	71
Відмови	85 086	14

Джерело: Російський союз автостраховиків <http://www.autoins.ru>

З огляду на позитивний іноземний досвід, ми вважаємо, що систему прямого відшкодування збитків доцільно впровадити в Україні. Необхідною умовою на початковому етапі запровадження прямого відшкодування збитків є створення єдиної в країні системи незалежної експертизи транспортних засобів, що включатиме два основні параметри:

— розроблені та затверджені типові схеми ДТП, на підставі яких відбуватиметься ідентифікація страхових випадків, за якими можливе пряме відшкодування збитків;

— реєстр експертів-оцінювачів, висновки яких прийматимуться всіма страховиками без оскарження.

Загалом, з метою впровадження в Україні системи прямого відшкодування збитків за договорами обов'язкового СЦПВВНТЗ необхідно здійснити такі заходи:

- 1) запровадити спрощений порядок оформлення ДТП;
- 2) створити єдину в країні систему незалежної експертизи транспортних засобів;

3) розробити механізм взаєморозрахунків за прямим відшкодуванням збитків між страховиками через Кліринговий центр і внести корективи до законодавства;

4) законодавчо визначити порядок здійснення прямого відшкодування збитків;

5) страховикам — членам МТСБУ укласти між собою багатосторонні угоди про пряме відшкодування збитків.

Впровадження прямого відшкодування збитків в Україні сприятиме пришвидшенню процесу врегулювання претензій за договорами СЦПВВНТЗ, скороченню витрат на ведення справи страховиків, і загалом — поліпшенню якості даної страхової послуги, що значно сприятиме її популяризації в нашому суспільстві та усвідомленню громадськістю її соціально-економічної необхідності.

Література

1. Страхові послуги : Підручник / С. С. Осадець, Т. М. Артюх, О. О. Гаманкова та ін. ; Кер. авт. кол. й наук. ред. проф. Осадець С. С. і доц. Артюх Т. М. — К. : КНЕУ, 2007. — 464 с.

2. Гаманкова О. О. Ринок страхових послуг України: теорія, методологія, практика : монографія / О. О. Гаманкова. — К. : КНЕУ, 2009. — 283 с.

3. Романишин В. Інтереси страхувальника – наш спільний пріоритет / Володимир Романишин // Финансовые услуги. — 2009. — № 1—2. — С. 2—4.

4. Іванюк І. Тенденції та проблеми розвитку ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів / Іван Іванюк // Финансовые услуги. — 2009. — № 1—2. — С. 20—22.

5. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. № 435-IV (зі змінами і доповненнями). [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua>

6. Васишин Р. Європротокол в Україні: плюси й мінуси [Електронний ресурс] / Р. Васишин. — Режим доступу до статті : <http://auto.tochka.net/ua/6505-evroprotokol-v-ukraine-plyusy-i-minusy>. — 28.12.2010

7. Доклад от Французской Федерации Страховщиков от 27.09.2005 г. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://www.autoins.ru/ru/Evro/obschie/zarubegniy_opit/FranceFedIns_doclad/

8. Система прямого возмещения вреда по договорам ОСАГО и упрощенный порядок оформления ДТП [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://www.autoins.ru/ru/target_grant/EUROPROTOCOL

Стаття надійшла до редакції 26.05.2011 р.