

### РОЗДІЛ ІІІ. ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ, АДМІНІСТРАТИВНОГО ПРАВА, АДМІНІСТРАТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРАВООХОРОННИХ ОРГАНІВ

УДК 368.01

К. К. Карпенко

#### **ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

Розглянуто аспекти зарубіжного досвіду розвинених держав світу щодо застосування адміністративно-правового регулювання у сфері страхування. Наведено приклади страхування майнових об'єктів та соціального захисту громадян. Проаналізовано позитивний досвід держав у регулюванні страхування загалом, зокрема цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Рівень утручання у функціонування страхових відносин у європейських країнах є не завжди сталим, особливо це проявлялося в період становлення страхового ринку, коли державні органи імперативно встановлювали розміри страхових полісів, затверджували форму типових страхових договорів, запроваджували особливі умови оподаткування суб'єктів страхового ринку, а також вели тотальний контроль фінансово-господарської діяльності страховиків.

**Ключові слова:** страхування, страховий ризик, страховий інтерес, страхова премія, страхова виплата, транспортний засіб.

**Постановка проблеми.** Сучасна світова правова система представлена такими основними складовими, як англосаксонська та романо-германська, хоча залишати поза увагою релігійно-традиційні типи правових систем буде несправедливим. Однак через географічні, історичні та ментальні принципи регулювання суспільних відносин в Україні вважаємо за потрібне акцентувати увагу саме на позитивному досвіді регулювання страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів у країнах Європи та США.

Передовсім наголосимо, що зміст кожної з правових систем визначає низку її особливостей, зокрема: відносно чітка межа між правовими та іншими інституціями; роль джерельної бази в регулюванні суспільних відносин; роль державних інституцій у регулюванні відносин. Отже, можна стверджувати, що роль держави в регулюванні страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, безперечно, викликає потребу в детальному вивченні насамперед з позиції вивчення позитивного досвіду.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретичні засади розвитку системи страхування розглядалися в працях багатьох вітчизняних та зарубіжних учених. Вагомий внесок у дослідження зазначеної сфери

зробили такі вчені, як В. Д. Базилевич [1], О. О. Гаманкова [2], О. М. Заєць [3], О. В. Кузьменко [4], С. С. Осадець [5], В. Й. Плиса [6], В. М. Фурман [7] та інші.

**Формування цілей.** Автор має на меті з'ясувати питання зарубіжного досвіду адміністративно-правового регулювання у сфері страхування наземних транспортних засобів в Україні.

**Виклад основного матеріалу.** Світова практика передбачає використання двох основних підходів до державного регулювання страхового ринку, кожен з яких реалізовується в межах однієї із систем права – «континентальної» та «англо-американської». Зокрема, система «континентального» права («романо-германська» або «кодіфікована»), яка існує в Німеччині, Франції, Італії, Іспанії, Японії та інших державах полягає в жорсткій законодавчій регламентації діяльності суб'єктів страхового ринку та систематичному контролю за дотриманням законодавства при проведенні страхових операцій [8].

Додамо, що рівень утручання у функціонування страхових відносин у європейських країнах мав не завжди сталий характер, особливо це проявлялося в період становлення страхового ринку, коли державні органи імперативно встановлювали розміри страхових полісів, затверджували форму типових страхових договорів, запроваджували особливі умови оподаткування суб'єктів страхового ринку, а також вели тотальний контроль фінансово-господарської діяльності страховиків. До певної міри аналогічний підхід до регулювання страхового ринку мав місце і в Україні, однак стверджувати про його ефективність наразі не доводиться.

Що стосується англо-саксонського підходу в регулюванні страхової діяльності, то він активно використовується в США, Великобританії та їхніх колишніх колоніях. На відміну від країн континентальної Європи англійські юристи сформуvalи оригінальну правову систему, у якій також важливу роль відігравала королівська влада та діяльність англійських суддів. Тобто закон у цих країнах, до яких можна віднести й Канаду та Австралію, не є найвищим джерелом права, оскільки така роль належить судовому прецеденту.

До того ж адміністративне право як головний інструмент у регулюванні суспільних відносин публічного характеру теж суттєво відрізняється від адміністративного права в країнах романо-германської правової сім'ї.

Особливість адміністративного права англо-саксонської правової системи полягає в зосередженні на процесуальних гарантіях дотримання прав приватних осіб органами державного апарату. Тобто адміністративне право не регламентує організацію й структуру державного апарату, а детально регулює практично всі аспекти відносин приватних осіб і адміністративних органів. На думку американських юристів, адміністративне право є правом, яке контролює діяльність адміністрації, а не правом, що створюється адміністрацією.

Отже, є всі підстави стверджувати, що така система державного управління та участі державних органів у регулюванні суспільних відносин носить ліберальний характер, що передбачає мінімальну присутність

держави у вирішенні питань економічного характеру, зокрема й страхових, зосередивши головну увагу на фінансово-господарському стані страховиків, а також виконанні ними перед бюджетами фінансових зобов'язань передовсім податкового характеру.

Доречно зауважити, що розглядувана нами ліберальна модель державного управління не має сталості та єдності методів, що використовуються державними органами в регулюванні економічного блоку суспільних відносин. Усе це залежить від багатьох чинників, зокрема від правового забезпечення регуляторного механізму, форми державного устрою, форми правління тощо. А тому, якщо розглядати модель державного управління, що практикується в США, то беручи до уваги федеративний устрій країни, бачимо, що система регулювання носить децентралізований характер. Це можна пояснити федералізацією країни, наявністю в кожному штаті країни свого законодавчого забезпечення, своєї системи виконавчих органів, наділених владними повноваженнями, які й визначають регуляторний механізм щодо страхової діяльності. Як результат, суб'єкти страхового ринку США працюють, з одного боку, у межах єдиного національного законодавства, і водночас виконують вимоги органів влади окремого штату, зміст та форми яких часто різняться, зокрема, що стосується нормативів страхової діяльності, оподаткування, звітності страховиків тощо.

Не меншу зацікавленість у змісті регулювального впливу на страхові відносини викликає централізована модель управління, що притаманна для Великобританії. Для цієї країни історично склалася централізована система управління, власне, чим і пояснюються її колонізаторські інтереси.

Щодо системи державного регулювання відносин у сфері страхування, то вона представлена єдністю правової основи, суб'єктів управління, форм та методів регулювального впливу на свідомість та поведінку як страховиків, так і страхувальників.

Неабияка роль у регулювальному процесі страхування належить органам саморегулювання. Як наголошує А. І. Берлач, цей напрям використовується всіма економічно розвинутими країнами. Наприклад, у США поза державним регулюванням є такі питання, як: принципи організації ринкових інститутів; їхня організаційна структура, органи управління; права засновників і керівних органів. Ці питання також відображено в правилах торгівлі, статутах, положеннях, які розробляються кожною конкретною інституцією самостійно [9, с. 36].

Загальний аналіз систем регулювання страхової діяльності, як, до речі, і розвиток суспільства свідчить, що як і модель вільного ринку, так і економічна модель директивної економіки себе не виправдали: з одного боку, класичний капіталізм, коли держава зовсім не втручається в економічне життя, а з іншого – державний соціалізм, коли вона повністю регулює економічну діяльність.

Що стосується країн, котрі перебувають на етапі становлення ринкової економіки, до яких певною мірою належить і Україна, то, на думку А. І. Берлача, практика їх господарювання переконливо свідчить про потребу формування обґрунтованої системи раціонального поєднання державних і ринкових методів

регулювання. Адже саморегулювання ринку як спосіб управління економікою було властиве для епохи вільної конкуренції [10, с. 247].

Показовим є те, що саме британську модель регулювання страхового ринку, як найбільш вдалу для адаптації в українські реалії, прийняли за основу вітчизняні парламентарі та урядовці. Принагідно зазначимо, що ліберальний підхід щодо регулювання страхового ринку знайшов своє закріплення і в правовому просторі країн Європейського Союзу.

Як наслідок, сучасний європейський страховий ринок характеризується дуже високим рівнем розвитку страхування і є унікальним прикладом інтегрованого страхового простору, у якому страхові компанії можуть реалізовувати свої страхові продукти у всіх європейських державах за принципом єдиної ліцензії, а споживачі можуть вибирати ті страхові продукти, які найбільшою мірою відповідають їхнім потребам. Інтернаціоналізація страхового бізнесу й собі вимагала уніфікації його регулювання. Саме держави Європейського Союзу, першими ввійшовши в глобальний страховий ринок, випередили всіх інших на шляху інтернаціоналізації його регулювання, [11, с. 10].

Попри уніфікацію законодавства європейських країн кожна з них вибудовує власну модель регулювального впливу на страхові правовідносини, що засвідчує бажання влади ефективніше впливати на їх суб'єктів задля гармонізації суспільства. З огляду на це розглянемо особливості регулювання страхової діяльності в зарубіжних країнах.

Як зазначає вітчизняний дослідник страхової справи О. Кулик, як і в інших країнах Центральної та Східної Європи, у Болгарії перші страхові компанії з'явилися ще в кінці XIX століття. Але й тут після Другої світової війни розпочався процес націоналізації, у результаті чого 1946 року в Болгарії страхування стає державною монополією й створюється Державний страховий інститут (ДЗІ – Державен застрахователен інститут), який був самостійною юридичною особою, мав монополне право здійснювати на території Болгарії страхові операції. Колективним органом ДЗІ було Правління, до якого належали голова, заступники голови й члени, чисельність яких визначалася Радою Міністрів.

Іноземне страхування в Болгарії проводилося страховим і перестраховальним товариством Булстрад – юридичною особою акціонерної форми організації. Акціонерами були: Міністерство фінансів, Держбанк, Зовнішньоторговий банк, імпортно-експортні установи тощо.

Наголосимо, що до 1970 р. страхування майна підприємства здійснювалося на добровільній основі, а через деякий час – в обов'язковій формі. Суб'єктами цього страхування були державні підприємства та організації. Залежно від виду майна встановлювалася відповідальність зі страхування державного підприємства, розмір відшкодування залежав від виду застрахованого майна й розміру збитку. Державні підприємства було згруповано в шість класів ризику, для кожного класу було розроблено страховий тариф.

Що стосується страхування майна населення, то воно здійснювалось як в обов'язковому, так і добровільному порядку. В обов'язковому здійснювалося страхування будівель, великої рогатої худоби, коней, вуликів, бджіл, засобів автотранспорту та цивільної відповідальності їхніх власників. Стосовно іншого майна діяло право на добровільне страхування й воно розвивалося досить високими темпами: у період з 1965 по 1979 рр. страхові платежі зросли в 3,9 раза.

Не менш цікавим є розвиток страхового ринку та його регулювання в Польщі, де історія страхового ринку розпочинається ще в XIX столітті. До 1938 року в Польщі було 38 товариств взаємного страхування, 72 приватні страхові компанії і 16 страхових інституцій. Лише дві з них продовжили існувати після Другої світової війни і змін у політичній та економічній системах у середині 40-х. Загальна взаємна страхова компанія, яка змінила свій статус на Державну страхову компанію (PZU), стала монополістом на внутрішньому ринку страхування життя й загального страхування. страхова компанія WARTA, друга компанія на ринку, яка спромоглася пристосуватися до нової системи, набути винятковості у веденні справ у галузі страхування майна та індивідуального страхування в іноземній валюті та в перестрахованні. Зважаючи на вказаний спектр діяльності кожної з компаній на страховому ринку, усе ж таки домінувала PZU.

Як наголошує О. Кулик, перший прорив на монополізованому страховому ринку стався разом із прийняттям Закону Польщі «Про страхування майна та індивідуального страхування» від 20 вересня 1984 року, згідно з яким дозволялося створювати нові страхові компанії, причому у формі державних компаній, кооперативів чи акціонерних компаній. Цей законодавчий акт показав наскільки обмеженим був ринок попри всі зміни, що мали місце в економіці країни, адже на ринок не допускались іноземні компанії, не було належного державного регулювання.

Саме тому 28 липня 1990 року приймається новий законодавчий акт – Закон Польщі «Про страхову діяльність» відповідно до якого відбувалися суттєві позитивні зміни: демонополізація польського страхового ринку, деталізоване визначення загальних принципів заснування й ведення страхової діяльності в індивідуальному страхуванні й страхуванні майна, поділ галузі на страхування життя та загальне страхування, що мало дуже великий вплив на відповідну діяльність страхових компаній і їхню фінансову політику.

Заслуговує на увагу досвід регулювання страхового ринку Румунії, історія якого розпочинається через різноманітні прояви захисту на взаємній основі, що виникали в Трансильванії ще в XIV столітті.

Загальний інститут пенсій було засновано 1848 року. Ця організація з'явилась у Брасові й була товариством взаємного страхування, що страхувала своїх членів на щорічну пенсію. Організації, що займаються транспортним страхуванням, страхуванням від вогню і страхуванням життя виникають 1829 року.

Доречно зазначити, що 1871 рік був важливим роком для страхової галузі, оскільки в березні королівським законом було засновано першу

румунську страхову компанію – DACIA. Другу румунську страхову компанію – ROMANIA було створено 1873 року. До правління цих компаній входили відомі політики, економісти та видатні громадські діячі того періоду.

За твердженням О. Кулик, 1897 року за співробітництва Marmorosch банку було засновано нову страхову компанію – GENERALA, яка вже 1935 року за обсягом отриманих страхових платежів була безсумнівним лідером страхового ринку Румунії. До початку 1930-х було створено ще близько 10 страхових компаній.

У період до початку Першої світової війни надавалися такі види страхових послуг: страхування від вогню, страхування життя, з транспортного страхування – лише річкове. Проводилося також страхування від граду, але не досить довго, і не у великих обсягах.

Після Другої світової війни в Румунії крім 13 страхових компаній і п'яти філій іноземних страховиків з'явилися ще 22 нові страхові компанії, причому деякі з них співпрацювали з іноземними компаніями, філіями, представництвами з Італії, Великобританії, Німеччини.

З 1948 року розпочалася націоналізація всіх підприємств, зокрема страхових компаній. Було створено 1952 року Адміністрацію державного страхування (ADAS), де всі 100% капіталу були румунськими. Ця інституція спеціалізувалася на страхуванні, перестрахованні й діяльності з урегулювання збитків. З появою ADAS страхова діяльність стала державною монополією, оскільки залишилася лише одна Румунська страхова компанія, яка проводила страхування й перестраховання, як обов'язкові, так і добровільні види страхування.

Після 1990 року зміни в законодавстві спричинили усунення державної монополії, створення багатьох страхових компаній і встановлення конкурентного середовища на страховому ринку Румунії (було затверджено три Накази Уряду і два Закони, якими регулювалися відносини в галузі страхування).

З 1992 по 1999 роки було засновано більше 20 страхових компаній. За ініціативою 13 страхових компаній 1994 року було засновано Асоціацію страхових і перестрахових компаній Румунії (UNSAR). На сьогодні її членами є 21 страхова й перестрахова компанії.

Досліджуючи історичний аспект регульовального впливу на страхові відносини в Угорщині, О. Кулик зазначає, що перші страхові компанії в країні були засновані ще на початку XIX століття іноземними страховиками. Легендарну Першу Угорську загальну страхову компанію було створено 1857 року, яка впродовж тривалого часу була лідером страхового ринку, стимулюючи до конкурентного середовища інших учасників як вітчизняних, так й іноземних. Сталий розвиток страхової справи спостерігався впродовж багатьох десятиріч. Зокрема, статистика страховиків у середині XX ст. складала близько 45 компаній як з вітчизняним, так і з іноземним капіталом.

Різких змін у своєму розвитку страховий ринок зазнав з періодом соціалізації економіки Угорщини, що розпочався після Другої світової війни.

Саме тоді, як зазначає О.Кулик, виникла Угорська соціалістична страхова установа (Алламі Бізтошіто – Allami Biztosito) – державний страховик, який було створено на основі страхових товариств, що перебували у власності банків. Протягом 1951-1952 років ця установа викупила страхові активи інших товариств, які підлягали ліквідації. Як результат, виникла державна страхова монополія, але при цьому було збережено й 11 невеликих страхових спілок (спілки ритуальної і взаємної допомоги). Контроль за страховою діяльністю було покладено на міністра фінансів.

Створено 1975 року Раду зі страхування, яка здійснювала загальний контроль за страховою діяльністю. У ній засновувалися спеціальні комітети зі страхування промисловості, торгових підприємств, сільського господарства й населення. Державне страхування поділялось, як і в СРСР, на дві галузі – майнове та особисте страхування.

Для страхування майна населення з 1958 року використовувалася комплексна страхова програма. Особливістю комплексного страхування будівель, квартир і домашнього майна було те, що не встановлювалося страхових сум, страхова премія сплачувалася залежно від кількості кімнат будинку чи квартири. З настанням страхового випадку відшкодовувалася відповідна реальна вартість за мінусом зношення. Договір страхування укладався на невизначений термін.

Принадібно зазначимо, що такий вид страхування (без страхової суми) існував тільки в Угорщині.

На основі страхування від виробничих нещасних випадків 1959 року було запроваджено комплексне групове особисте страхування, яке називалося «групове страхування і взаємна допомога службовцям і членам сільськогосподарських виробничих кооперативів» [12, с. 31].

Середина 80-х років принесла в економіку Угорщини ринковий зміст, а з ним і нові принципи, форми та види страхування. Однак найголовнішим було скасування державної монополії, саме тому ринок став конкурентним та більш наближеним до страховальників.

Не меншої уваги щодо вивчення позитивного зарубіжного досвіду потребує сектор страхування Німеччини. Інститут страхування Німеччини як країни Європейського Союзу та його страхові продукти часто виступають еталоном страхового захисту.

Система соціального медичного захисту в Німеччині, зокрема її підвалини було закладено ще в XIX ст. (у 1883 р.) за ініціативою рейхсканцлера Бісмарка, в основі якої передбачено фінансову участь держави, роботодавця та найманого працівника. Зазначимо, що наразі системою соціального медичного захисту охоплено більше 90% населення, причому 88% - приватним медичним страхуванням, і 2% - державним медичним страхуванням. Причому за умови страхування ця система передбачає належний соціальний медичний захист кожному страхувальникові.

Сучасна соціальна система передбачає систему подрібнених обов'язкових внесків, зокрема: на пенсійне страхування (Rentenversicherung); страхування на випадок безробіття (Arbeitslosenversicherung); страхування на випадок хвороби (Krankenversicherung); страхування на випадок догляду (Pflegeversicherung).

Що стосується внесків на страхування від нещасного випадку (Unfallversicherung), то вони сплачуються роботодавцем. Окрім указанного внеску, роботодавець зобов'язаний здійснювати щомісячні внески до лікарняних кас, роль яких у Німеччині полягає в перерозподілі коштів, що надійшли від сплати соціальних внесків до відповідних соціальних фондів і Федерального агентства праці. Такий підхід є досить оригінальним у частині використання досвіду, однак, зважаючи на сучасний стан корупційності державного апарату в Україні, є дещо передчасним.

Що ж до характеристики лікарняних кас, то вони носять виробничий або ж територіальний принцип їх організації. Каси є незалежними самокерованими організаціями, структуру яких визначено законодавчо, до того ж контроль і нагляд за їхньою діяльністю здійснює урядове страхове агентство.

Історія створення та функціонування лікарських кас у Німеччині має давню історію, скажімо, перші з них було засновано ще 1883 року й зазвичай носили фабричний, заводський, будівельний, артільний чи місцевий характер своєї організації. Вони були невеликими за своїми обсягами та фінансовими можливостями, а тому із часом почалося їх об'єднання, що гарантувало застрахованим громадянам більш якісні страхові продукти.

Як зазначають страхові аналітики, в обов'язки лікарських кас відповідно до закону входило: надання безкоштовного лікування; виплата грошового утримання під час хвороби; надання матеріальної допомоги й утримання вагітних; надання грошової допомоги на поховання.

Членам родин застрахованих, продовжують дослідники, надавалося лише безкоштовне лікування, а також медична допомога вагітним. Але більшість кас цим не обмежувалися й розширювали свою допомогу за рахунок профілактичних заходів (санаторії, будинку відпочинку, пансіонати тощо), а також виділяли особливі надзвичайні фонди для допомоги непрацездатним, створюючи в такий спосіб заміну відсутнього страхування по старості й інвалідності. Їх кошти складали: 2/3 - внеску робітників і 1/3 - внеску роботодавців.

Отже, історично сформувалося декілька типів організації лікарської допомоги застрахованим: система вільного вибору лікаря; система «облікових лікарів»; система лікарів, які постійно працюють у лікарняних касах за контрактами.

Що стосується розміру ставки соціальних відрахувань у Німеччині, то вона (ставка) залежить від обраної найманим працівником лікарняної каси, тобто, від переліку послуг, що їх зможе отримати працівник за умови настання страхового випадку. Однак середнім розміром ставки соціальних відрахувань є 43-46%, залежно від розміру заробітної плати.



Основним принципом німецької системи медичного страхування є те, що уряд країни не бере на себе відповідальність за фінансування охорони здоров'я (за винятком деяких його сегментів), а лише створює умови для того, щоб потрібні фонди були створені працівниками та роботодавцями, а також здійснює нагляд над функціонуванням усієї системи медичного страхування. У Німеччині діє децентралізована система медичного страхування.

Останні реформи охорони здоров'я (1989 і 1993 рр.) забезпечили лише короткочасне зниження витрат на охорону здоров'я, які за останні роки знову зросли. «Стабільність рівня внесків» – це основне політичне завдання ініціаторів сучасної реформи охорони здоров'я. Реформа охорони здоров'я 1997 року, основні положення якої набрали чинності з 01 липня 1997, припускала скорочення пакету страхових послуг і збільшення виплат з боку пацієнтів [13].

Науковий інтерес викликає аналіз медичного та соціального страхування у Франції. Зазначимо, що законодавець Франції передбачив єдиний порядок страхування, причому відсоток страхового покриття населення становить понад 80%. Обмеженим, з позиції страхового ринку України є коло страхових компаній, яких у Франції менше 100, контроль за діяльністю яких здійснює загальнодержавний страховий наглядовий орган.

Джерелами формування страхових фондів у Франції є страхові податки, завдяки яким формується близько 90% їх коштів. Досить високими є також ставки страхових податків, які у своїй сукупності становлять близько 60% фонду оплати праці.

Тому значно пізніше у Франції почала започатковуватися система соціального захисту, зокрема 1913 року. Парламент Франції прийняв Закон, що передбачав механізм страхування робітників від нещасних випадків та професійних захворювань. Цей Закон викликав велику хвилю дискусій у суспільстві, оскільки передбачав обов'язок роботодавця виплачувати грошову допомогу впродовж календарного року з моменту звільнення робітника. Для уникнення непорозумінь таке рішення приймалося колегіально в складі місцевих депутатів, представників страхових компаній, роботодавців та безпосередньо застрахованого робітника. Така організація соціального страхування несла в собі прогресивний характер, чим забезпечувала розвиток страхової справи у Франції.

Не меншу цінність в організаційному плані складає система медичного страхування, що існує у Франції. Наголосимо, що система соціального страхування у Франції має досить широке коло напрямів (видів) страхування, важливу роль серед яких відіграє медичне страхування, а саме страхування на випадок хвороби, страхування тимчасової непрацездатності, страхування від нещасного випадку тощо.

Досконалість системи медичного страхування у Франції, на нашу думку, можна пояснити її давньою історією, адже вона (система) була започаткована з формуванням 1910 року Фондів взаємодопомоги, які із часом (з 1928) трансформувалися в страхові компанії. Саме завдяки вдалій організації діяльності страхових компаній керівництву Франції вдалося

налагодити єдину ієрархію страхових кас, а також вертикальну систему медичного страхування, на вершині якої є Національна страхова організація, підпорядкована Міністерству соціального забезпечення та праці Франції.

Історико-правовий аспект страхування Швеції свідчить про давню історію правового забезпечення соціального страхування. Зокрема, законопроект Швеції про соціальне страхування робітників було внесено на розгляд парламенту ще 1883 року, однак через дискусійні питання не було прийнято. І лише після тривалої роботи спеціально створеної комісії парламент Швеції 1913 року прийняв Закон «Про обов'язкове страхування на випадок хвороби, інвалідності, старості», який передбачав обов'язкове страхування всіх громадян Швеції віком від 16 до 66 років. Завдяки такому прогресивному кроку керівництву країни вдалося захистити матеріально кожного громадянина, якому виповнилося 66 років, а також тих, хто втратив працездатність.

Варто наголосити, що запроваджена в країні національна система соціального страхування передбачає загальнообов'язковий характер, зокрема й медичного та стоматологічного страхування. Задля функціонування такої складної та ефективної системи створено та функціонує система управлінських органів, а саме 26 регіональних бюро соціального страхування, які здійснюють відповідне адміністративно-правове забезпечення страхового ринку в країні.

Як бачимо, історія страхування, отже, і його адміністративно-правового регулювання носить тривалий характер. Для більшості європейських країн розвиток страхових відносин носить споріднений характер, проте дещо різнитися в часі. Скажімо, для країн Західної Європи характерним є сталий розвиток страхування з XIX століття і дотепер. У цих країнах домінує ліберальна система адміністративно-правового регулювання страхової діяльності, що передбачає застосування до бізнесу стандартів мінімального втручання та захисту інтересів як страховиків, так і страхувальників. Значно ширшим у країнах Західної Європи є пакет страхових послуг, а також їх якість.

**Висновки.** Саме соціалізацією страхових відносин на пострадянському просторі можна пояснити сучасний стан страхового ринку цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні та країнах колишнього Союзу. Структура страхування свідчить, що в країнах Західної Європи домінує майнове страхування, тоді як у пострадянських – особисте. Це можна пояснити значно меншим розвитком інституту приватної власності, як, власне, і обсягом предметів власності, що перебуває у власності приватних суб'єктів.

#### **Використані джерела:**

1. Базилевич В. Д., Філонок О. Ф., Базилевич К. С. Страхування: підручник. Київ : Знання, 2008. 1019 с.
2. Гаманкова О. О. Ринок страхових послуг України: теорія, методологія, практика: Монографія. Київ: КНЕУ, 2009. 283 с.

3. Заєць О. М. Страхове право України: навчальний посібник. Луганськ: РВВ ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка, 2014. 288 с.
4. Козьменко, О. В. Нові вектори розвитку страхового ринку України: монографія. Суми: Університетська книга, 2012. 315 с.
5. Осадець С. С. Страхування: Підручник. Вид. 2-ге, перероб. і доп. К.: КНЕУ, 2002. 599 с.
6. Пліса В. Й. Страхування: Навчальний посібник. Київ: Каравела, 2005. 392 с.
7. Фурман В. М. Страхування: теоретичні засади та стратегія розвитку: Монографія. Київ: КНЕУ, 2005. 296 с.
8. Жилкина М.С. Государственное регулирование страхового рынка. Москва: "Спутник+", 2002. 301 с.
9. Берлач А. І. Біржове право України: навч. посіб. К.: Університет "Україна", 2008. 316 с.
10. Берлач А. І. Адміністративне право України: навч. посіб. для дист. навч. Київ: Університет "Україна", 2005. 472 с.
11. Лояк Ф. Единый страховой рынок: состояние и перспективы. IN RE. 1999. № 4. С. 10.
12. Кулик О. Історія становлення та стан розвитку страхових ринків Болгарії, Польщі, Румунії, Словаччини, Туреччини та Угорщини. *Страхова справа*. 2007. № 3 (23).
13. Система охорони здоров'я та соціального страхування в Німеччині. URL : [www.forinsurer.com](http://www.forinsurer.com).

*Стаття надійшла до редколегії 07.06.2018*

**Карпенко К. К. Зарубежный опыт административно-правового регулирования в сфере страхования гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств**

Рассматриваются аспекты зарубежного опыта развитых стран мира по применению административно-правового регулирования в сфере страхования. Приводятся примеры страхования имущественных объектов и социальной защиты граждан. Изучается положительный опыт государств в регулировании страхования вообще и, в частности, гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств. Уровень вмешательства в функционирование страховых отношений в европейских странах является не всегда постоянным, особенно это проявлялось в период становления страхового рынка, когда государственные органы императивно устанавливали размеры страховых полисов, утверждали форму типичных страховых договоров, вводили особые условия налогообложения субъектов страхового рынка, а также вели тотальный контроль финансово-хозяйственной деятельности страховщиков.

**Ключевые слова:** страхование, страховой риск, страховой интерес, страховая премия, страховая выплата, транспортное средство.

**Karpenko K. Foreign Experience of Administrative and Legal Regulation in the Field of Insurance of Civil Legal Liability of the Owners of Surface Transport Vehicles**

The aspects of foreign experience of developed countries of the world concerning the application of administrative and legal regulation in the field of insurance are considered. Examples of insurance of property objects and social protection of citizens are given. The experience of states in the regulation of insurance in general and, in

particular, civil liability of owners of land vehicles are studied. The level of interference in the functioning of insurance relations in European countries is not always consistent, especially in the period when the insurance market was established, when state authorities imperceptibly set the size of insurance policies, approved the form of typical insurance contracts, introduced special conditions for taxation of insurance market subjects, as well conducted total control of the financial and economic activities of insurers.

The modern world legal system is represented by such basic components as: Anglo-Saxon and Romano-Germanic, although leaving out the attention of religious-traditional types of legal systems will not be fair. However, due to the geographical, historical and mental principles of regulation of social relations in Ukraine, we consider it necessary to focus attention on the positive experience of regulating civil liability insurance of owners of land transport vehicles in the countries of Europe and the USA.

First of all, it should be emphasized that the content of each legal system defines a number of its features, in particular: a relatively clear boundary between legal and other institutions; the role of the source base in the regulation of social relations; the role of state institutions in regulating relations. Therefore, it can be argued that the role of the state in regulating civil liability insurance of land vehicle owners undoubtedly calls for a detailed study, first of all, from the point of view of the study of positive experience.

The socialization of insurance relations in the post-Soviet space can be explained by the current state of the insurance market for civil liability of land vehicle owners in Ukraine and the countries of the former Union. The insurance structure shows that in the countries of Western Europe the property insurance prevails, while in the post-Soviet countries it is personal. This can be explained by the much smaller development of the private property institute, as well as by the volume of property objects owned by private entities.

**Keywords:** insurance, insurance risk, insurance interest, insurance premium, insurance payment, the vehicle.

УДК 342.9.086:343.915(477)

М. В. Корнієнко

## ДЕЯКІ ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ДІТЕЙ ЗГІДНО З ЧИННИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ

У статті досліджено деякі особливості адміністративної відповідальності дітей згідно з чинним законодавством України; наголошено, що на захист дитини спрямоване як міжнародне, так і чинне українське законодавство. Розглянуто й розмежовано поняття «дитина», «малолітній», «неповнолітній» та підкреслено доцільність зменшення віку адміністративної відповідальності для неповнолітніх.

Також розглянуто заходи впливу, передбачені Кодексом України про адміністративні правопорушення, що застосовуються щодо неповнолітніх у віці від шістнадцяти до вісімнадцяти років; названо деякі специфічні особливості адміністративної відповідальності неповнолітніх.

**Ключові слова:** малолітні, неповнолітні, дитина, адміністративна відповідальність, юридична відповідальність, відповідальність неповнолітніх, заходи впливу.