

А.В. Дубоносова

**ОСОБЛИВОСТІ СТРАХУВАННЯ  
ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ  
ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ  
АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В  
УКРАЇНІ З ПОГЛЯДУ ВВЕДЕННЯ  
СИСТЕМИ ЄВРОПРОТОКОЛУ**

**Анотація.** Стаття присвячена одній з основних новацій обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів – введення системи європротоколу. Досліджуються особливості та основні проблеми введення системи європротоколу в національне законодавство.

**Ключові слова:** обов'язкове страхування, страховальник, дорожньо-транспортна пригода, європротокол.

**Аннотация.** Статья посвящена одной из основных новаций обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств – введение системы европротокола. Исследуются особенности и основные проблемы введения системы европротокола в национальное законодательство.

**Ключевые слова:** обязательное страхование, страхователь, дорожно-транспортное происшествие, европротокол.

**Abstract.** The article is devoted to the one of the major innovation to the obligatory insurance of the civil liability transport vehicles owners thus as introduction of europrotocol system. Analyzing the characteristics and major problems introduction into the national legislation.

**Key words:** obligatory insurance, insurer, road accident, europrotocol.

Розвиток суспільства та конкуренція на ринку страхування привели до створення нових страхових явищ, що в свою чергу зумовило розроблення нових договорів страхування та врегулювання їх на законодавчому рівні.

Окремі аспекти проблеми обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних автотранспортних засобів в Україні знайшли своє висвітлення у наукових працях таких відомих українських вчених: Т.М. Артюх, В.Д. Базилевич, К.С. Базилевич, Л.К. Воронова, Т. О. Зайвенко, Л. Л. Кінашук, А.А. Супрун, Т. В. Яворська.

**Метою** цієї статті є дослідження особливостей, сучасного стану і розвитку проблем страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні, а також специфіку введення системи європротоколу.

**Актуальність дослідження.** Обов'язкове страхування власників автотransпортних засобів, попри його очевидну соціальну спрямованість, у більшості країн запроваджувалося «адміністративно-силовим» шляхом, оскільки стикалося з певним опором громадян-автовласників. Останні іноді сприймають обов'язкове страхування як вид додаткового обов'язкового збору у вигляді страхових платежів. Пересічному автовласникові не завжди зрозумілий і сам об'єкт страхування – цивільна відповідальність власника джерела підвищеної небезпеки. Крім того, до моменту скоєння дорожньо-транспортної пригоди і настання цивільної відповідальності кожний водій вважає себе на дорозі «найкращим та найбезпечнішим». На даному етапі розвитку страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні є проблеми, які підлягають вирішенню на законодавчому рівні, тому виникає необхідність доопрацювання законодавства в цій сфері.

Запровадження в Україні обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автотransпортних засобів (ОСЦПВВТЗ) має досить складну історію. Для забезпечення прав потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах 15 січня 1994 року було видано Указ Президента України, яким запроваджувалося обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів на випадок заподіяння шкоди життю і здоров'ю громадян, їх майну та майну юридичних осіб. Наступним кроком стало прийняття у 1996 р. Закону України «Про страхування», в якому було встановлено обов'язковий статус страхування цивільно-правової відповідальності власників автотransпортних засобів. Наступним етапом стало прийняття Закону України «Про обов'язкове страхування власників наземних транспортних засобів», який набрав чинності з 1 квітня 2005 р. Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» спрямований на забезпечення компенсації шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та майну третіх осіб – потерпілих внаслідок експлуатації наземних транспортних засобів на території України. Страхується не автомобіль, а відповідальність його власника, за шкоду, яку він може спричинити ним іншим учасникам дорожнього руху – третім особам, внаслідок дорожньо-транспортної пригоди. Власники транспортних засобів, які скоїли дорожньо-транспортну пригоду, не отримують відшкодування, натомість їх зобов'язання перед потерпілими з відшкодування шкоди бере на себе страхова компанія. В більшості країн світу цей вид страхування є обов'язковим. Це обумовлюється кількома обставинами. По-перше, транспортний засіб є джерелом підвищеної небезпеки [1, с.112]. Норми цивільного законодавства більшості країн світу визначають саме власника транспортного засобу відповідальним за завдання шкоди життю та здоров'ю або майну інших осіб (третіх осіб), крім випадків, коли дорожньо-транспортна пригода була наслідком дії непереборної сили. По-друге, такі цивільно-правові відносини стосуються всього суспільства, оскільки учасником дорожньо-транспортної пригоди потенційно може бути будь-яка особа. По-третє, відсутність достатніх коштів у власника транспортного засобу не забезпечує своєчасного та

повного відшкодування шкоди потерпілому. В цьому розумінні саме механізм обов'язкового страхування цивільної відповідальності автовласників дозволяє створити надійну систему соціального захисту як для третіх осіб – потерпілих внаслідок дорожньо-транспортних пригод, так і для власників транспортних засобів, винних у дорожньо-транспортних пригодах. Таким чином, Закон забезпечує відшкодування шкоди третім особам, перекладаючи при цьому фінансовий тягар з плечей автовласників на страхові компанії [2, с. 204].

Верховна Рада України у лютому 2011 р. ухвалила закон: «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування» який набере чинності через півроку з дня його опублікування. Цим документом в українську страхову практику вводиться поняття європротоколу, що дозволить водіям які застрахували автотранспортні засоби, у випадку аварії викликати лише представників страхової компанії. Одним з основних завдань нового механізму є зменшення строків оформлення дорожньо-транспортної пригоди і проведення страхових виплат потерпілим. За своєю формою і суттю так званий європротокол – це лише офіційне повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду, складене його учасниками, які застрахували свою відповідальність на умовах обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, і підписане кожним із них. Але складання європротоколу не виключає протоколів ДАІ, а лише доповнює їх. Іншими словами, заповнювати цей документ доведеться незалежно від того, чи викликається на місце випадку автоінспекція, чи водії залагоджують проблеми самостійно.

Згідно зі ст.32 п.2 вищевказаного закону оформлення дрібних дорожньо-транспортних пригод відбуватиметься без участі державної автоінспекції. Фактично це дає змогу страховикам отримати повноваження щодо оформлення матеріалів дорожньо-транспортних пригод без повідомлення державної автоінспекції. Це стосується лише тих дорожньо-транспортних пригод, у яких постраждали застраховані транспортні засоби та відсутні травмовані чи загиблі особи, за згоди водіїв цих транспортних засобів щодо обставин скоєння пригоди та за відсутності у них ознак сп'яніння. Проте навіть якщо всі зазначені умови будуть дотримані водіям потрібно буде правильно заповнити повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду. Бланк такого повідомлення, а також перелік представників страховика, уповноважених виконувати функцію такого страховика щодо опрацювання претензій в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві та Севастополі, видаватиметься безоплатно страховиком при укладенні договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності.

У разі втрати або використання бланка повідомлення страховик на підставі письмової заяви страхувальника зобов'язаний безоплатно видати йому новий бланк. За умови, що учасники ДТП скористалися правом спільно скласти зазначене повідомлення, особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, звільняється від адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху.

Але потрібно відзначити, що на даний момент в п. 2.11 Правил дорожнього руху (затвержені Постановою КМУ № 1306 від 10.10.2001 р.) також допускається оформлення відповідних матеріалів представником страхової організації без участі працівника державної автоінспекції за згодою учасників пригоди у випадку пошкодження лише застрахованих авто та відсутності загиблих і травмованих. Крім того, Закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування» встановлює однорічний строк дії внутрішніх договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності.

Позитивною рисою є те, що Закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування» посилює позиції страховика, зобов'язуючи страхувальника, водія, інших осіб, відповідальність яких застрахована, потерпілих, сприяти страховику та Моторно-транспортному страховому бюро України в розслідуванні причин та обставин пригоди, а саме: надавати для огляду транспортний засіб або інше пошкоджене майно, повідомляти страховика про всі відомі обставини та надати для огляду та копіювання наявні документи щодо дорожньо-транспортної пригоди протягом трьох робочих днів з дня отримання відповідної інформації або документа [4, ст.33 п.1.4]. Однією з переваг європейського протоколу є скорочення переліку документів, необхідних для отримання виплат постраждалим. Відповідно до національного законодавства на даний момент тільки суд має право встановлювати вину учасників дорожньо-транспортної пригоди, однак через велику кількість справ, які розглядаються в судах на момент отримання рішення, спливає велика кількість часу. При умові оформлення сторонами європейського протоколу страхові компанії можуть проводити виплати без постанови суду, що суттєво прискорює процес.

Сучасний європейський правовий простір це комплексне явище, а тому входження до складових цього простору потребує значної інтенсифікації діяльності України щодо її адаптації. На мою думку, введення системи європейського протоколу є складовою частиною інтегральних процесів національного законодавства, але ця система потребує детальнішої регламентації.

### Література

1. Кінашук Л. Л. Страхове право: підручник. – К.: Атіка, 2007. – с.112;
2. Яворська Т. В. Страхіві послуги: навч. посіб. – К.: Знання, 2008. – с.204;
3. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування» від 17.02.2011 р. – ст. 33 п.1.4 (набрання чинності відбудеться 18.09.2011). № 3045-17 / <http://www.rada.gov.ua>;
4. Блашук Т.В. Цивільно-правове регулювання особистого страхування: автореф. дис. на зд. наук. ступеня к.ю.н.: 12.00.03. – К., 2003. – 20 с.