

Список використаної літератури

1. The Statista [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.statista.com/statistics/228672/consumers-who-bought-insurance-online-within-the-last-12-months-usa/>.
2. Тлуста Г., Ерастов В. Зарубіжний досвід функціонування та розвитку інтернет-страхування / Г. Тлуста, В. Ерастов // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка. – 2015 р. – № 168 – С. 55-63.

УДК 368.86

Є.Ю. Харченко,
студент IV курсу ФЕФ,
спеціальність «Фінанси і кредит»,
ДВНЗ «Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана»,
науковий керівник: К.В. Третьак,
асистент кафедри страхування,
ДВНЗ «Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана»

ОСОБЛИВОСТІ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

Забезпечення подальшого розвитку національного страхового ринку є фундаментом для сталого економічного зростання. Особливої актуальності набуває розвиток і вдосконалення всіх обов'язкових видів страхування, зокрема і обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів (далі ОСЦПВ).

Однією з найбільших проблем функціонування ОСЦПВ є той факт, що страхувальник не отримує прямої вигоди при укладенні договору страхування, а тому зацікавлений не у виборі надійної страхової компанії, а керується

принципом «купити якомога дешевший поліс». Заручником такої ситуації залишається постраждала сторона, якій були нанесені збитки [1].

Покращити сучасний стан справ у ОСЦПВ можливо введенням прямого врегулювання збитків. Його суть полягає в тому, що купуючи поліс страхування відповідальності, кожен споживач зможе отримати виплату за шкоду, заподіяну третьою стороною його майну від компанії, з якою він уклав договір, а не компанії, яку обрав для себе винуватець ДТП.

Проект впровадження прямого врегулювання запланований на 2016 р., згоду на участь в якому надали 17 страховиків, які разом охоплюють понад 65 % ринку ОСЦПВ [2]. Даний проект має на меті створення конкурентного середовища в сегменті якості надання сервісу, а не його ціни.

За даними Моторного (транспортного) страхового бюро України (далі МТСБУ) за результатами дев'яти місяців 2015 р. число втрачених полісів «автоцивілки» досягло позначки в 105 тис. договорів, що становить 2 % від їх загальної кількості, 5 % бланків вважаються зіпсованими. Також, останнім часом на ринку збільшилась кількість фальшивих бланків у зв'язку з поліграфічними можливостями комбінатів, розташованих у зоні проведення АТО. Універсальним засобом вирішення вказаних проблем є використання електронного полісу, на тестування якого погодились цього року вісім страхових компаній.

Ще одним недоліком є те, що отримати відшкодування за рахунок фондів МТСБУ можна тільки після завершення тривалої процедури ліквідації страховика. Наприклад, тільки в 2015 році МТСБУ розпочала виплати потерпілим за боргами СК «Авіоніка», яка була визнана банкрутом у 2012 р. та СК «Лафорт», яка «пішла» з ринку ОСЦПВ у 2013 р. [3]. Дану проблему доцільно було б вирішити законодавчим чином, а саме: дозволити починати виплати потерпілим за рахунок коштів фондів МТСБУ відразу після відкликання ліцензії страховика або на початку процедури банкрутства.

Неоднозначним є розпорядження Нацкомфінпослуг про підвищення лімітів виплат по ОСЦПВ вдвічі: до 100 тис. грн. за шкоду, заподіяну майну потерпілих в ДТП, і до 200 тис. грн. – за шкоду, завдану їхньому життю та

здоров'ю [4]. При цьому наголошується, що тарифи на поліси «автоцивілки» в 2016 році не підвищаться, зважаючи на підвищення в попередні роки.

Підвищення лімітів зумовлено низкою чинників, а саме:

- відбулось різке зростання витрат на ремонт авто (з огляду на необхідність купувати імпорتنі деталі і ліки – внаслідок цього винуватці ДТП часто не вкладаються в суму виплати, їм доводиться доплачувати різницю з власної кишені);

- навіть після підвищення національні ліміти є просто мізерними порівняно з європейськими, тому не дивно, що зареєстрованим у Верховній Раді законопроект передбачається поетапне збільшення лімітів до 8 і 16 млн. грн. відповідно до 2022 р.

На противагу слід зазначити, що за даними МТСБУ розмір середньої страхової виплати за шкоду, заподіяну майну, в 2015 р. становив 12,4 тис. грн.; за шкоду, завдану життю та здоров'ю – 11,8 тис. грн., що значно відрізняється від ліміту.

Необхідно зазначити, що з кожним роком страхові виплати, здійснені на підставі «європротоколу», зростають. Так, у 2015 році виплати зросли на 33,1 % і досягли позначки в 73 млн. грн., але це все одно становить менше 7 % від загальних виплат по ОСЦПВ. З лютого 2016 року за рішенням Нацкомфінуслуг максимальна виплата за «європротоколами» зросла з 25 до 50 тис. грн. Таке збільшення було обґрунтовано тим, що саме незначний розмір ліміту стримує розвиток застосування «європротоколу»: водії не ризикують його використовувати, бо невпевнені, що 25 тис. грн. буде достатньо для покриття збитків.

Проте середня сума страхової виплати за вимогами по «європротоколу», в 2015 р. склала лише 6 140 грн., а в 2014 році – 5 270 грн. Таким чином, підвищення лімітів є досить непродуманим та може призвести до поширення шахрайства. Також складна ситуація із «європротоколами», що заповнені безпосередньо в зоні АТО чи поблизу неї, бо перевірити факт ДТП практично неможливо.

Разом з тим, самі страховики часто відмовляються здійснювати виплати за «європротоколами», шукаючи будь-які формальні причини, що переважно стосуються неправильного заповнення «європротоколу». З 2017 р. для полегшення виявлення шахраїв та складання «європротоколу» МТСБУ планує ввести мобільний додаток.

У підсумку зазначимо, що повноцінне введення прямого врегулювання збитків, подальший розвиток ІТ-технології на ринку ОСЦПВ (зокрема застосування електронного протоколу) зумовлені необхідністю проведення реформування у сфері ОСЦПВ.

Список використаної літератури

1. Добош Н.М. Деякі аспекти прямого врегулювання збитків за договорами страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів [Електронний ресурс] / Н.М. Добош // Видавництво Львівської політехніки. – 2015. – С. 74-76. – Режим доступу: http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/29089/1/028_074_076.pdf.
2. Офіційний сайт Моторного (транспортного) страхового бюро України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtsbu.ua/ua/>.
3. Офіційний сайт Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://nfp.gov.ua/>.
4. Розпорядження Нацкомфінпослуг від 09.07.2010 № 566 «Про деякі питання здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0689-10>.
5. ЗУ «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 01.07.2004 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1961-15>.