

*О.О. Кругловенко, аспірантка  
ДВНЗ “Українська академія банківської справи НБУ”*

## **ОГЛЯД РИНКУ ОБОВ’ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ: ІСТОРІЯ ТА ПРАКТИКА СЬОГОДЕННЯ**

*У статті досліджено динаміку розвитку ринку обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів (ОСАЦВ), окреслено фактори, що гальмують його становлення, названо основні перепони на шляху до інтеграції національного законодавства з питань страхування цивільно-правової відповідальності відповідно до законодавчих актів країн Європи, а також надано результати статистичного аналізу.*

*Ключові слова: страхова діяльність, цивільно-правова відповідальність, транспортні засоби, національна система страхування.*

**Постановка проблеми.** Процеси глобалізації та інтеграції України до світового фінансового простору висувають до сучасної національної системи страхування нові вимоги. Одним із дієвих і надійних механізмів соціального захисту учасників транспортного руху в країнах Західної Європи є обов’язкове страхування цивільної відповідальності автовласників (далі – ОСАЦВ), що було запозичене й адаптоване до національного страхового ринку України та отримало статус обов’язкового. За даними Департаменту ДАІ МВС України за 2008 рік, спостерігається тенденція до збільшення рівня аварійності та тяжкості наслідків ДТП (щодня на автошляхах держави в середньому гине 20,1 осіб, а за останні два місяці поточного року зафіксовано 3 933 постраждалих осіб) [3]. Зважаючи на зростання інтенсивності дорожнього руху та збільшення дорожньо-транспортних пригод, страхування саме цивільної відповідальності автовласників набуло важливого значення. Для поглибленого вивчення процесів на ринку ОСАЦВ були використані методи статистичного аналізу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Під час проведення статистичного аналізу тенденцій розвитку ринку ОСАЦВ та розрахунку показників зміни рівнів динамічного ряду були використані такі джерела [4; 6].

Проблеми розвитку страхового ринку, становлення транспортного страхування та державного регулювання страхової діяльності досліджували такі вчені: О. Супруненко [10], С. Биконя [2], О. Юрченко [11], В. Лич [7], П. Сіркова [9]. Окремі питання стосовно ОСАЦВ були розглянуті в працях вітчизняних вчених: Я. Шумелди [13], Т. Яровської [14], С. Осадця [8], Н. Ткаченко [12], М. Александрової [1], Ю. Дьячкової [5] та ін. Не дивлячись на достатню кількість публікацій за окресленою тематикою, невирішеним залишається питання контролю державними регулятивними органами за ефективним впровадженням системи обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності автовласників.

**Мета даної статті** полягає в дослідженні сучасного стану розвитку ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів та його останніх тенденцій.

**Виклад основного матеріалу.** Розвинутий страховий ринок – запорука соціальної стабільності та підвищення добробуту населення. Страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів (так званої автоцивільної відповідальності) як окремих елемент загальної структури системи страхування є одним з найбільш масових та апробованих на практиці у більшості країн світу. Відомо, що піонером запровадження даного виду страхування є Данія, яка в 1927 році надала йому статусу обов'язкового, а з 1976 року практика страхування автоцивільної відповідальності поширилася на всі країни – члени ЄС. На даний час більш як 90 % європейських автовласників володіють полісом обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності.

На противагу Європі, яка впровадила даний вид страхування ще в повоєнні роки, вітчизняна практика ОСАЦВ має недавню історію. Спроби законодавчого регулювання даної галузі страхового ринку були здійснені ще в 1994 році, коли Президент України видав указ, згідно з яким запроваджено ОСАЦВ у випадку заподіяння шкоди життю та здоров'ю громадян, майну фізичних та юридичних осіб. Того ж року діяльність страхового ринку цивільної відповідальності була призупинена до моменту прийняття в 1996 році Кабінетом Міністрів України постанови № 1175, згідно з якою ОСАЦВ було формально закріплене як обов'язкове. Але на практиці постанова не виконувалася, і дана сфера цивільно-правових відносин залишалася нерегульованою протягом багатьох років. Остаточні права потерпілих у ДТП були затверджені підписанням 1 липня 2004 року Закону України “Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів”. Даний закон є основним джерелом регулювання відносин між страховиком, страхувальником та третьою стороною, на захист прав якої спрямована дія законодавчого акта.

Ряд цивілізованих країн світу більш півстоліття тому усвідомили необхідність законодавчого закріплення прав учасників дорожнього руху, на сьогодні покриття страхового поля становить 90-100 %. На фоні світового ринку ОСАЦВ розвинутих країн зазначений ринок України має незначну питому вагу покриття ризиків. Вона, хоча й запозичила закордонний досвід, але повною мірою не змогла адаптувати його до національної системи страхування. Незважаючи на встановлення ОСАЦВ в законодавчі рамки, механізм його реалізації досі залишається неефективним через відсутність належного контролю з боку держави. Попри оптимістичні прогнози Моторного (транспортного) страхового бюро, обсяг зібраних страхових премій за 2008 рік був незначним.

## Динаміка здійснення ОСАЦВ страховиками – членами МТСБУ

Показник	2007	2008	Приріст, %
Видано полісів, шт.	4 318 536	6 715 872	56
Сума отриманих платежів, грн.	799 428 984	1 277 156 943	60
Кількість врегульованих справ, шт.	35 287	67 364	91
Сума здійснених страхових відшкодувань страховиками – членами МТСБУ, грн.	194 553 172	448 030 398	130

Динаміка надходження валових страхових премій ОСАЦВ та їх питома вага у загальній сумі платежів з усіх видів страхування за період 2004-2008 рр. подана на рис. 1.

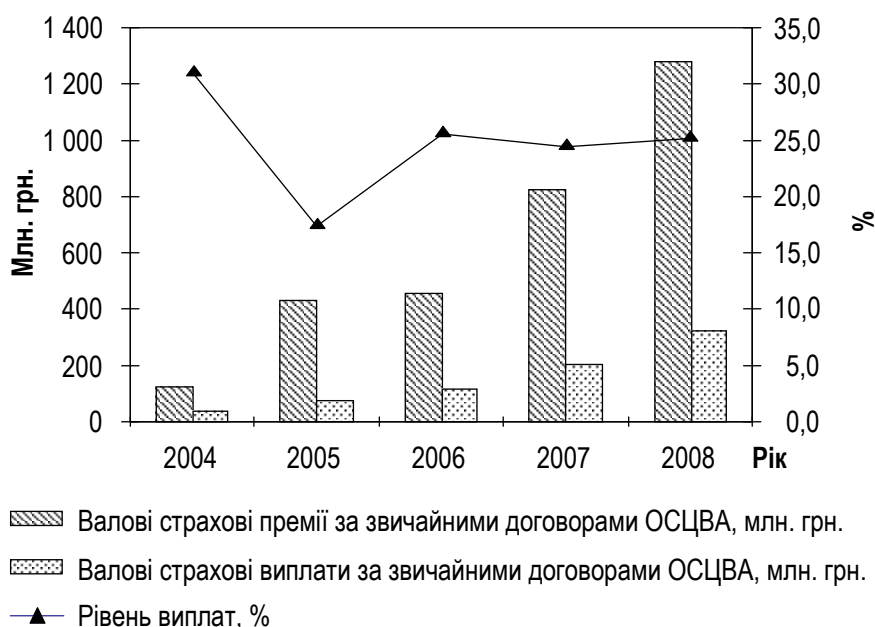


**Рис. 1. Динаміка розвитку ринку ОСАЦВ**

Джерело: Держфінпослуг.

Дані рис. 1 відображають наявність як позитивних, так і негативних тенденцій на ринку ОСАЦВ. Дослідження динаміки надходжень страхових платежів демонструє позитивні риси, що свідчить про популяризацію страхової діяльності серед власників транспортних засобів. У результаті страхування цивільно-правової діяльності у 2008 році до Держбюджету надійшло 1 280 млн. грн. страхових внесків (60 % премій обов'язкового страхування), що порівняно з 2007 роком становить 60 % приросту. До негативних рис

належать такі: недостатній обсяг залучення страхових премій як наслідок неефективної державної політики, недостатній рівень інформованості та страхової культури автовласників. Наприклад, у Росії засобами масової рекламно-роз'яснювальної кампанії з введення ОСАЦВ полісом автостраховання наразі покрито 95 % автомобілів.



**Рис. 2. Динаміка збору премій і здійснення виплат страхування ОСАЦВ за період 2004-2008 рр.**

*Джерело:* Держфінпослуг.

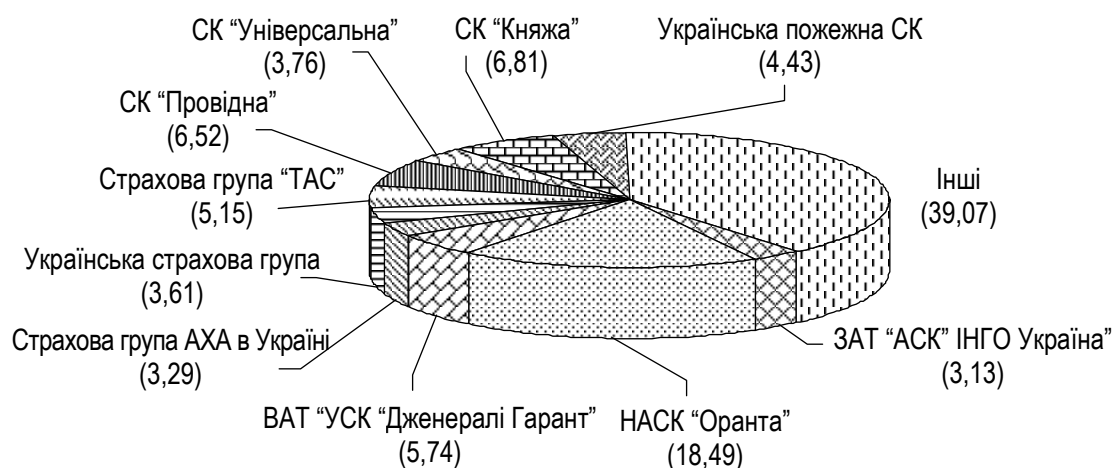
Для відображення реального стану ринку ОСАЦВ необхідним є аналіз комплексу відносних показників. За даними рис. 2 можна прослідкувати масштаб та тенденції розвитку цієї галузі страхування. Показники зміни рівнів динамічного ряду свідчать про наявність негативних процесів на ринку ОСАЦВ. Так, наприклад, розрахунок коефіцієнта зростання страхових платежів має різнонаправлений вектор зміни, що свідчить про несистематичний характер надходжень премій. За даними Моторного (транспортного) страхового бюро України, у 2008 році страхові компанії збільшили свої збори за ОСАЦВ на 60 % (до 1,28 млрд. грн.). Але вже в січнілютому 2009 року через складну економічну ситуацію обсяг зібраних премій за полісами ОСАЦВ скоротився на 14 % порівняно з аналогічним періодом минулого року.

Розрахунок відносного показника структури премій недержавного ОСАЦВ свідчить про невпинне збільшення їх питомої ваги: з 21,8 у 2004 до 90,5 % у 2008 р. Середньорічне збільшення надходжень страхових платежів за аналізований період (2004-2008 рр.) становить 79 %.

Порівнюючи даний напрямок страхування з КАСКО, де рівень виплат вітчизняними страховими компаніями сягає 80-90 %, ОСАЦВ вважається

найбільш прибутковим напрямком українських страховиків. Доказом цього служить розрахунок відносного показника інтенсивності, який демонструє, що на 100 од. валових страхових премій (за станом на III квартал 2008 року) припадає 25,2 од. валових страхових виплат. Отже, в Україні ОСАЦВ є одним із найбільш рентабельних видів бізнесу. Але на початку 2009 року намітилася тенденція до збільшення рівня збитковості автострашування через зростання виплат за полісами ОСАЦВ внаслідок високого рівня інфляції та девальвації гривні. Страхові виплати з ОСАЦВ у 2008 році зросли на 43 % – до 77,43 млн. грн. порівняно з попереднім періодом, але все ще знаходяться на оптимальному рівні збитковості, хоча за прогнозами через два роки середня збитковість ОСАЦВ за договорами досягне 60 %, окремі компанії не зможуть виконати договірні зобов'язання перед страхувальниками та зберігати існуючий рівень платоспроможності.

Згідно з даними Українського науково-дослідного інституту права та економічних досліджень першу сходинку за обсягом зібраних премій та виплат у 2008 році посідає НАСК “Оранта”, де частка ОСАЦВ у портфелі компанії становила 23,4 %. Крім НАСК “Оранта”, беззаперечними лідерами на ринку ОСАЦВ за обсягом страхових платежів є група компаній, яка концентрує більш 50 % платежів (рис. 3).



**Рис. 3. Структура страхових платежів за договорами ОСАЦВ у 2008 р., %**

Хоча обов'язок страхування цивільно-правової відповідальності був законодавчо закріплений ще в 1996 році, на практиці він не виконувався. До факторів, що гальмують розвиток повноцінного ринку ОСАЦВ, можна віднести такі:

- 1) низька страхова культура автовласників з питань страхування цивільно-правової відповідальності;
- 2) відсутність дієвого контролю з боку держави за дотриманням власниками транспортних засобів постанов чинного законодавства;
- 3) дефіцит досвідчених фахівців зі страхової справи, відсутність серйозних наукових досліджень у сфері транспортного автострашування;

- 4) високий рівень шахрайства та корупції в органах ДАІ, відсутність загальних баз даних;
- 5) невідповідність Закону України “Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів”, що був розроблений на основі Директиви 72/166/ЄЕС Ради європейських співтовариств, особливостям національного ринку страхування.

Важливим фактором, що став на заваді до інтеграції національного ринку ОСАЦВ з міжнародним страховим співтовариством, була неузгодженість між учасниками страхового ринку, а також не затверджені економічні санкції за відсутності поліса з обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності. У той час, коли Західна Європа поступово та добровільно запроваджувала дану систему страхування, зазначений процес в Україні здійснювався примусовими методами. Не дивно, що між законодавчим закріпленням та реальним запуском системи існує значний лаг. Юридично вона почала діяти ще в 1996 році, а фактично – в 2008, після впровадження механізму контролю за наявністю полісів у водіїв. Це пояснюється тим, що відсутність поліса обов’язкового страхування в Україні каралася штрафом у розмірі 8,5-17 грн., наприклад, у Франції сума штрафу сягає 500 дол. США за першу відсутність поліса, при повторному порушенні закону настає кримінальна відповідальність. Тому цілком закономірним було прийняття Закону України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху”, який набрав чинності 17 листопада 2008 року і передбачав суттєве збільшення суми штрафу за порушення правил дорожнього руху. Зазначений законодавчий акт також передбачає збільшення штрафів і за відсутності поліса – з 0,5-1 до 25-50 неоподатковуваних мінімумів (425-850 грн.). Прийняття даного закону значно вплинуло на обсяг премій страховиків. За 9 місяців 2008 року сума страхових платежів, сплачених страхувальниками, перевищила річний обсяг страхових внесків за 2007 рік. Стимулом до придбання поліса став той факт, що базова ставка страхового тарифу (без врахування корегуючих коефіцієнтів), яку має сплатити страхувальник (291,49 грн.), значно менша за середній розмір штрафу у разі відсутності відповідного поліса у водія. Також слід зазначити, що практика страхування цивільно-правової відповідальності є економічно виправданою, зважаючи на зростаючу кількість ДТП, у кожному 3-му з яких водій не в змозі відшкодувати збитки потерпілій стороні.

Також слід відмітити той факт, що запозичена з практики Західної Європи, але досі не адаптована в Україні система “бонус-малус”, має значним чином вплинути на аварійну ситуацію на дорогах. Застосовування підвищувальних або знижувальних коефіцієнтів, залежно від наявності страхових випадків протягом року, є стимулом до більш уважного керування автомобілем. У разі відсутності виплат за договором обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності впродовж 11 років водію присвоюється тринадцятий клас, котрий дозволяє знизити страховий платіж на 50 %. Таким

чином, страхові компанії виконують важливу соціальну функцію, заохочуючи автовласників до безаварійного керування автомобілем.

**Висновки та перспективи подальших наукових розробок у даному напрямку.** Хоча український ринок страхування цивільно-правової відповідальності залишається несформованим та нестабільним достатньою мірою, він перебуває на етапі динамічного розвитку. Є позитивні зрушення, серед яких слід зазначити прийняття у 2004 році Закону України “Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів”, що значно прискорив інтеграційні процеси національного законодавства з питань страхової діяльності з Європейською законодавчою системою. Запровадження ОСАЦВ в Україні матиме позитивний ефект лише тоді, коли існуватиме стабільний та відпрацьований роками механізм правових відносин між державою, страховиком та страховою компанією, як це демонструє практика Західної Європи. Аналіз дослідження підтвердив необхідність законодавчих доповнень, розробки дієвих методів та механізмів регулювання правовідносин між учасниками ринку страхування автоцивільної відповідальності. Незважаючи на недосконалість окремих процесів, ОСАЦВ є перспективним видом страхування і має достатнє підґрунтя для розвитку в Україні.

#### *Список літератури*

1. Александрова, М. М. Страхування [Текст] : навчально-методичний посібник / М. М. Александрова. – К. : ЦНЛ, 2002. – 208 с.
2. Биконя, С. Ф. Інститути парабанківської системи в економічному зростанні [Текст] / С. Ф. Биконя // Актуальні проблеми економіки (укр.). – 2005. – № 9. – С. 37–49.
3. Департамент ДАІ МВС України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/pages.shtml?id=1293>.
4. Динаміка недержавного обов’язкового страхування за видами у 2004-2006 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.dfp.gov.ua/fileadmin/downloads/ngci.xls>.
5. Дьякова, Ю. М. Страхування [Текст] : навч. посіб. / Ю. М. Дьякова. – К. : Центр навчальної літератури, 2008. – 240 с.
6. Інформація про стан і розвиток страхового ринку України за 12 місяців 2007 року та I квартал 2008 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.dfp.gov.ua/fileadmin/downloads/straxuvanja2007\\_1kv2008\\_last.pdf](http://www.dfp.gov.ua/fileadmin/downloads/straxuvanja2007_1kv2008_last.pdf).
7. Необхідність та особливості державного регулювання страхової діяльності в Україні [Текст] / В. М. Лич // Формування ринкових відносин в Україні. – 2003. – № 9. – С. 79–82.
8. Осадець, С. С. Страхування [Текст] : підручник / С. С. Осадець ; Мін-во освіти і науки України, КНЕУ. – К. : КНЕУ, 1998. – 457 с.
9. Серкова, П. П. В ожидании роста тарифов [Текст] [Транспортное страхование] / П. П. Серкова // Фондовый рынок. – 2008. – № 1. – С. 22–28.
10. Супруненко, О. М. Шляхи реформування та перспективи розвитку інститутів страхового ринку України [Текст] / О. М. Супруненко // Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України : збірник наукових праць. – Суми : Мрія ; УАБС, 2004. – Т. 1. – 382 с.
11. Теоретичні та практичні засади державного регулювання страхової діяльності в Україні [Текст] / О. М. Юрченко // Формування ринкових відносин в Україні. – 2003. – № 11. – С. 66–70.

12. Ткаченко, Н. В. Страхування [Текст] : навч. посіб. / Н. В. Ткаченко. – К. : Ліра-К, 2007. – 376 с.
13. Шумелда, Я. Страхування [Текст] : навч. посіб. / Я. Шумелда. – Тернопіль : Джура, 2004. – 280 с.
14. Яровська, Т. В. Страхові послуги [Текст] : навч. посіб. / Т. В. Яровська. – К. : Знання, 2008. – 350 с.

#### *Summary*

The article traces the development of the market of the obligatory liability insurance of the vehicles' owners, emphasizes the factors hampering its formation, presents the main barriers to integration of the national liability insurance legislation with the European one, and gives the results of the statistical analysis.

Отримано 17.09.2009

Кругловенко, О.О. Огляд ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів: історія та практика сьогодення [Текст] / О.О. Кругловенко // Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України: зб. наук. праць. – Суми: УАБС НБУ, 2009. – Вип. 26. – С. 213-221.