

Київський національний торговельно-економічний університет
Кафедра міжнародного приватного, комерційного та цивільного права

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

СТРАХОВА ПОСЛУГА ЯК ОБ'ЄКТ ЦИВІЛЬНИХ ПРАВ

Студентки 2 курсу 8 мз групи
спеціальності 081 «Право»
спеціалізації «Цивільне право і процес»

Сидоренко Анни
Романівни

*підпис
студента*

Науковий керівник
кандидат юридичних наук

Ільченко Ганна
Олександрівна

*підпис
керівника*

Гарант освітньої програми
доктор юридичних наук

Примак Володимир
Дмитрович

*підпис
керівника*

Київ 2019

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
-------------------	----------

РОЗДІЛ 1 Характеристика страхової послуги як об'єкта цивільних прав

1.1. Поняття та ознаки страхової послуги як об'єкта цивільних прав.....	7
1.2. Класифікація страхових послуг.....	15

РОЗДІЛ 2 Особливості правового регулювання окремих видів страхових послуг

2.1. Особливості правового регулювання страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.....	24
2.2. Особливості правового регулювання страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за системою «Зелена картка».....	31
2.3. Зарубіжний досвід правового регулювання надання страхових послуг.....	37

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ.....	43
------------------------------------	-----------

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	47
--	-----------

ВСТУП

Актуальність теми. Страхування є дуже перспективним, а до того ж складним видом діяльності. Як свідчить світовий досвід – страхування позитивно впливає на розвиток бізнесу та вирішення соціально-економічних проблем, таких як захист прав та законних інтересів фізичних, юридичних осіб та держави.

Страховому ринку України вже більше 25-ти років, процес розвитку та становлення сучасного страхового ринку в нашій державі почався з глибокими соціально-економічними реформами. До того ж ринок страхових послуг, маючи вплив на соціально-економічну стабільність суспільства, відноситься до кола чинників, які безпосередньо визначають рівень економічної безпеки держави.

Страхування в Україні в ВВП в 3-4 рази менше, ніж в країнах Східної Європи. Якщо брати до уваги такі розвинені країни, як Швейцарія, Франція, Німеччина, Великобританія, то їх доля страхування в ВВП вище в 5-7 раз [54]. Проте, якщо порівнювати з попередніми роками, третій рік поспіль страховий ринок України, як і весь небанківський сектор, показує стабільний зріст. Підсумовуючи останні 9-ть місяців 2018 року, чисті премії зросли на 22% і склали 25,3 млрд грн, чисті страхові виплати зросли на 18,3% до 8,4 млрд грн [53].

Роль страхових послуг на сьогодні є досить важливою, адже завдяки механізму страхового захисту в особи з'являється впевненість в тому, що її права та інтереси у разі настання страхового випадку будуть захищені, адже страхова компанія, яка надає страхувальнику страхову послугу зобов'язана покрити ризик та відшкодувати шкоду у разі настання страхового випадку.

Основний і найбільш розповсюджений напрямок діяльності страховиків — це автострахування (обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та добровільне страхування транспорту) та окрім цього на ринку страхування є багато інших видів страхових послуг, наприклад, добровільне медичне страхування.

Правове регулювання відносин у сфері страхування в Україні та в усьому світі постійно вдосконалюється та адаптується до міжнародних стандартів. Але у

правовому регулюванні відносин страхування існують деякі прогалини, про що свідчать часті відмови у страхових виплатах. Досить часто трапляється, що страховики затримують виплату страхового відшкодування, а це зумовлює недовіру суспільства до страхування, як засобу захисту майнових інтересів особи.

Страхові відносини досліджувалися багатьма науковцями, серед яких В.Ю. Абрамов, В.С. Белих, О.Бортман, О.В. Гринюк, Н.В. Єлізарова, Г.О.Ільченко, О.Качмар, Н.Ю. Когденко, І.В. Кривошеев, О.В.Кришевич, Н.Міловська, В.М. Никифорок, Н.Б. Пацурія, С.І.Сухонос, В. М. Фурман, В. М. Фурман В.П. Янішен та інші.

Мета дослідження. Метою цього дослідження є з'ясування особливостей цивільно- правових відносин, що виникають при наданні страхових послуг.

Для досягнення мети були поставлені такі **завдання**:

- визначити поняття та ознаки страхової послуги як об'єкта цивільних прав;
- провести класифікацію страхових послуг;
- з'ясувати особливості правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;
- дослідити правове регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів за системою «Зелена карта»;
- проаналізувати зарубіжний досвід правового регулювання надання страхових послуг.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають між страховиком і страхувальником щодо надання страхових послуг.

Предметом дослідження є страхова послуга як об'єкт цивільних прав.

Методи дослідження. Під час дослідження використовувалися такі методи, як порівняльно-правовий, діалектичний, структурно-логічний та інші методи.

При використанні порівняльно-правового методу здійснювалось вивчення вітчизняного та зарубіжного законодавства у сфері надання страхових послуг, проводився правовий аналіз та порівняння. Були виявлені недоліки у вітчизняному законодавстві відносно належного захисту інтересів страхувальників.

За допомогою діалектичного методу вдалося пізнати сутність страхової послуги як об'єкта цивільних прав, а також дослідити окремі види страхових правовідносин.

Структурно-логічний метод надав можливість дослідити страхові послуги та їх класифікацію.

Наукова цінність роботи полягає у подальшій розробці доктринальних положень поняття страхової послуги як об'єкту цивільних прав. Зокрема, елементи наукової новизни містяться у пропозиції щодо запровадження інституту страхових комісарів, суб'єктів, які реалізують політику держави щодо нагляду за діяльністю страховиків та страхувальників, які будуть наділені функцією нагляду, що є ефективнішим і доцільнішим, ніж нагляд, що запроваджується державними регіональними представництвами контролюючих органів у сфері страхової діяльності.

Практичною цінністю роботи є те, що на основі комплексного аналізу законодавства у сфері обов'язкового страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів життя було виявлено прогалини правового регулювання, розроблено конкретні пропозиції щодо вдосконалення наявного правового регулювання, проаналізовано зарубіжний досвід надання страхових послуг та розроблено пропозиції щодо запозичення такого досвіду для вдосконалення страхового ринку України.

Отримані результати наукових досліджень викладено автором в науковій статті «Особливості обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», що опублікована у збірнику наукових статей «Правове забезпечення підприємницької діяльності». - К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2019. – с. 133-136.

Структура випускної кваліфікаційної роботи обумовлена предметом дослідження та авторським підходом до розгляду обраної теми. Випускна кваліфікаційна робота складається із вступу, двох розділів, які включають в себе п'ять підрозділів, висновків та пропозицій, списку використаних джерел. Повний

обсяг роботи становить 55 сторінок, із яких основна частина роботи займає 46 сторінок. Список використаних джерел складається з 71 найменування.

РОЗДІЛ 1

ХАРАКТЕРИСТИКА СТРАХОВОЇ ПОСЛУГИ ЯК ОБ'ЄКТА ЦИВІЛЬНИХ ПРАВ

1.1. Поняття та ознаки страхової послуги як об'єкта цивільних прав

Страхова послуга є специфічним товаром на страховому ринку, що надається страховими компаніями та її існування має об'єктивний характер. В свою чергу страхова послуга має споживчу вартість, роль якої полягає в страховому захисті, адже у разі настання страхового випадку страхувальник отримує відшкодування від страховика, страховик покриває збитки потерпілої особи за договором страхування, який раніше був укладений між сторонами.

Страхова діяльність регулюється низкою нормативно-правових актів, зокрема, Конституцією України [1], Цивільним кодексом України (далі – ЦК України) [6], Господарським кодексами України [4], Законом України «Про страхування» [11], Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [10] та іншими.

Страхові послуги виступають послугами вторинного попиту, які значною мірою мають залежність від політичної та економічної стабільності в країні. Відповідно до статті 4 Закону України «Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг» надання послуг у сфері страхування являється фінансовою послугою [12]. Фінансова послуга є операцією з фінансовими активами, що здійснюється в інтересах третіх осіб за власний рахунок чи за рахунок третіх осіб, а у випадках, передбачених законодавством, – і за рахунок залучення від інших осіб фінансових активів, з метою отримання прибутку або збереження реальної вартості фінансових активів. Фінансові послуги надають фінансові установи.

О.О. Гаманкова, під страховою послугою розуміє специфічну фінансову послугу, що являє собою продаж юридично оформлених зобов'язань страхового

захисту, які надаються на страховому ринку страховиками страхувальникам [27, с.18].

С. Л. Сухонос розглядає страховий продукт як продукт страхової діяльності страховика, який характеризується видами й формою страхування, що при купівлі-продажу оформлюється у вигляді страхової угоди та трансформується у страхову послугу [59, с.572].

Дослідженням теорії страхових послуг займалися такі вчені як О.Д.Вовчак, О.І. Завійська, С.С. Осадець, Л.О. Майстренко, Я.М. Романюк, Т.В. Бондар, В.О. Гринюк, Т.В. Яворська.

О.О. Гаманкова та В.К. Хлівний термін «страхова послуга» та «страховий продукт» розглядають як фінансову послугу [27, с.59], Т.А.Говорушко погоджується з цією позицією [28].

Д.І. Дема розглядає страхову послугу як сукупність видів і умов страхування, які пропонуються страховою компанією юридичним та фізичним особам [29; с.11].

ЦК України не містить конкретного визначення поняття «страхова послуга», але виокремлюється глава 63 ЦК України, в якій зазначаються загальні положення щодо регулювання послуг. Відповідно до ст. 901 ЦК України, за договором про надання послуг одна сторона (виконавець) зобов'язується за завданням другої сторони (замовника) надати послугу, яка споживається в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності, а замовник зобов'язується оплатити виконавцеві зазначену послугу, якщо інше не встановлено договором [6].

Законодавство країн Європейського Союзу, правові акти Світової організації торгівлі не містять прямого визначення поняття «страхова послуга». Відповідно до п. 5 Додатка з фінансових послуг до ухвалені 15 квітня 1994 р. Генеральної угоди з торгівлі послугами зазначено: «фінансові послуги охоплюють страхові послуги і ті, що належать до страхових, а також усі банківські та інші фінансові послуги (крім страхування) [2]. У Генеральній угоді з торгівлі

послугами, яка є невід'ємною частиною правової системи СОТ закріплюється класифікація страхових послуг. Загальне поняття «страхова послуга» об'єднує:

- послуги щодо проведення прямого страхування (включаючи співстрахування), у тому числі страхування життя;
- послуги з перестрахування;
- послуги страхових посередників, у тому числі страхових агентів і брокерів;
- послуги, пов'язані із страхуванням, такі як консультаційні, актуарні розрахунки, послуги з оцінки ризику та врегулювання збитків.

Страхові послуги являються кінцевим результатом діяльності страхової компанії з метою задоволення потреб клієнтів, що пов'язані із захистом їх майнових та особистих інтересів. Страхові послуги, як і будь-які інші фінансові послуги є оплатними. Але характерною особливістю страхової послуги, що відрізняє її від інших фінансових послуг є те, що оплата страхової послуги передуює її наданню. Відповідно до ст. 983 ЦК України договір страхування набуває чинності з моменту внесення страхувальником першого страхового платежу, якщо інше не встановлено договором [6].

Страховій послугі притаманні такі ознаки, як невідчутність, що вказує на її не матеріальний характер, адже страхову послугу не можна побачити, відчутти, спробувати, це трапляється лише у разі настання страхового випадку, але навіть якщо страховий випадок не настав, то це не означає, що не було страхової послуги, адже страховій послугі характерна ризиковість, що стосується як страховика, так і страхувальника, де ризик страхувальника проявляється у тому випадку, коли під час дії договору страхування страховий випадок не настає і він втрачає страхову премію, яка була сплачена, а ризик страховика проявляється в тому, що страховик, навпаки, зобов'язаний у разі настання страхового випадку сплатити суму страхового відшкодування.

Характерною ознакою страхових послуг є те, що ця послуга є дією з фінансовими активами, що здійснюється в інтересах третіх осіб.

Страховій послугі характерна корисність для споживача страхової послуги, яка виражається в двох складових:

1. Страхувальник набуває впевненості і спокою за застраховані об'єкти;
2. Отримання компенсації збитків у разі настання страхового ризику.

Страховій послугі характерна непостійність якості, адже вона не має гарантованих стандартів якості, на державному рівні вони не закріплені, але є ряд способів, що забезпечують якість надання послуг (стандартизація, ліцензування, сертифікація).

Відповідно до ст.17 Закону України «Про страхування» страховики розробляють правила страхування для кожного виду страхування окремо. Вважаємо, що спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади у справах нагляду за страховою діяльністю, який на сьогодні є Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг має формувати критерії якості страхових послуг. Починаючи з 20 липня 2020 року виконання цієї функції буде покладено на Національний Банк України. Непостійність як ознака страхової послуги також характеризується тим, що страховик постійно намагається якнайбільше пристосувати певну страхову послугу до потреб страхувальника.

Створення, продаж та споживання страхової послуги становлять собою процеси, які відбуваються одночасно, всі ці стадії є взаємопов'язаними і це свідчить про ще одну ознаку страхової послуги – невіддільність від джерела.

Страхову послугу неможливо «виробляти» наперед, а також зберігати з метою подальшої її реалізації.

Також однією важливою ознакою страхової послуги є те, що страхова послуга обмежена часом. Договір страхування укладається на певний строк. Відповідно до статті 18 Закону України «Про страхування» договір страхування набирає чинності з моменту внесення першого страхового платежу, якщо інше не передбачено законом [11]. Відповідно до ст.17 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» внутрішні договори обов'язкового страхування цивільно-

правової відповідальності укладаються строком на один рік, окрім випадків, встановлених законом, наприклад, не менш як на 15 днів допускається укладення договорів ОСЦПВ виключно щодо незареєстрованих транспортних засобів на час до їх реєстрації [10]. Тобто, законом встановлюються чітко обмежені терміни відносно строку дії договору страхування, які страховики при наданні страхових послуг та укладенні договорів страхування зобов'язані дотримуватися. Що стосується договорів добровільного страхування, то страховики, як правило, самостійно встановлюються, на який період договір може бути укладено, але в договорі обов'язково зазначаються часові рамки, при цьому страховик адаптується до потреб страхувальника, адже споживач страхових послуг може укласти договір страхування на строк, який є для нього необхідним так в залежності від, наприклад, сезонного користування об'єктом страхування або якщо мова йде про туристичне страхування подорожуючих – в залежності від ліміту днів перебування за кордоном.

Г.О. Ільченко виокремлює такі характерні ознаки страхових послуг, як відсутність власності на страхову послугу, що означає, що у страхувальника відсутні одразу всі складові права власності - володіння, користування та розпорядження страховою послугою. Страхувальник володіє страховою послугою, після настання страхового випадку страхувальник може нею скористатися, але не може розпоряджатися [40].

Страхові послуги мають право надавати лише спеціалізовані організації, які мають фінансову можливість та яким надано ліцензію на право здійснення певних видів страхування. Так, відповідно до статті 38 Закону України «Про страхування» страховики, які надають послуги страхування життя не мають права займатись іншими видами страхування. Страхова послуга може мати добровільний і обов'язковий характер.

Страхова послуга завжди супроводжується юридично оформленими зобов'язаннями, які фіксуються в договорі страхування.

Страхове відшкодування – це страхова виплата, яка здійснюється страховиком у межах страхової суми за договорами майнового страхування і

страхування відповідальності, а страхова виплата – це грошова сума, яка виплачується страховиком відповідно до умов договору страхування життя [39, с.115].

Досить часто між страхувальником – споживачем страхової послуги та страховиком – страховою компанією на практиці виникають спори відносно розміру компенсації грошової суми. Для того, щоб уникнути розбіжностей між двома сторонами, споживачеві послуг рекомендується детально ознайомлюватися з договором страхування, який ним укладається, а також бажано орієнтуватись в нормах законодавства, що стосуються страхової виплати або страхового відшкодування. Звісно, що не всі споживачі страхових послуг орієнтуються в законодавстві України, для того, щоб наперед зрозуміти, які імовірні наслідки, тому в такому випадку бажано до моменту укладення договору страхування уточнити всі питання, які викликають сумніви, адже відповідно до ч 1 ст.15 Закону України «Про захист прав споживачів» споживач має право на одержання необхідної, доступної, достовірної та своєчасної інформації про продукцію, що забезпечує можливість її свідомого і компетентного вибору [9].

Основною метою споживача страхової послуги є отримання від страхової компанії у разі настання страхового випадку страхового відшкодування або страхової виплати, передбаченої умовами договору страхування, який укладається між страховиком і страхувальником.

Зміст сукупності послуг, з яких складається страхова послуга розкривається в процесі її надання. Проте, етапи надання страхової послуги не розглядаються в юридичній літературі та залишаються поза увагою законодавця, тому це негативно впливає на якість страхової послуги, а головне – на можливість захисту прав споживачів страхових послуг у разі їх порушення. Якщо права споживачів страхових послуг порушено, то відповідно до ст.16 ЦК України вони мають право звернутися за захистом своїх прав на отримання страхової виплати або страхового відшкодування. Визначаються такі способи захисту:

1. Визнання правочину недійсним
2. Примусове виконання обов'язку в натурі

3. Відшкодування збитків та інші способи відшкодування майнової шкоди
4. Відшкодування моральної шкоди [40, с.201].

Досить часто споживачі страхових послуг по своїй халатності укладають договори страхування з недобросовісними агентами, які привласнюють собі страхові платежі, що мають надходити на рахунок страхової компанії. На практиці в таких ситуаціях страхова компанія може відмовити у виплаті, обґрунтовуючи це тим, що відсутній факт внесення страхового платежу. Але, якщо брати до уваги судову практику, то така відмова є неправомірною. Верховний Суд надав висновок відносно підтвердження факту укладання договору страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. 13 червня 2018 року Верховний Суд у складі колегії суддів Касаційного цивільного суду, розглянувши касаційну скаргу Приватного акціонерного товариства «Українська транспортна страхова компанія» на рішення Апеляційного суду міста Києва від 19 жовтня 2016 року, який скасував рішення суду першої інстанції про відмову в задоволенні позовних вимог про стягнення суми страхового відшкодування, та ухвалив нове – про стягнення з ПрАТ «Українська транспортна страхова компанія» на користь Особи_3 страхове відшкодування, зробив висновок, що видача полісу обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є підтвердженням того, що сторони уклали договір страхування та досягли згоди щодо істотних умов договору, а також доказом того, що страхова премія була сплачена [22].

Але не дивлячись на це, на мою думку, щоб уникнути подібного роду суперечок і не витрачати свій час, споживачі страхових послуг повинні ретельно обирати страховика, спираючись на офіційні рейтинги, бажано також укладати договори страхування, безпосередньо співпрацюючи зі страховиком, а не укладати договори страхування з особами з сумнівною репутацією, а також краще сплачувати страхові платежі безготівковим шляхом на рахунок страховика, щоб мати документальне підтвердження у вигляді чеку.

Аналізуючи основні ознаки страхових послуг, слід підсумувати:

1) страхові послуги являються кінцевим результатом діяльності страхової компанії з метою задоволення потреб клієнтів, що пов'язані із захистом їх майнових та особистих інтересів;

2) страховій послугі характерна корисність для споживача страхової послуги (відчуття захищеності за об'єкт страхування, отримання компенсації у разі настання страхового випадку);

3) страхова послуга супроводжується рухом грошових коштів, що передбачає здійснення страховиком відповідних фінансових операцій (залучення їх на депозит, в акції, облігації, іпотечні сертифікати, цінні папери, що емітуються державою, та інші операції, передбачені ст. 31 Закону України «Про страхування»);

4) страхова послуга – це дії з фінансовими активами, що здійснюються в інтересах третіх осіб;

5) ця послуга здійснюється на оплатних засадах (оплата передуює наданню);

6) страхова послуга надається на підставі договору страхування;

7) страхова послуга є сукупністю фінансових і супутніх (консультаційних, актуарних послуг, послуг щодо врегулювання претензій (збитків)) послуг (операцій);

8) страхові послуги мають право надавати лише спеціалізовані організації, які мають фінансову можливість та яким надано ліцензію на право здійснення певних видів страхування;

9) страховій послугі характерна невідчутність, її не можна побачити, відчувати, спробувати;

10) страховій послугі характерна непостійність якості, адже вона не має гарантованих стандартів якості, до того ж надавач страхових послуг постійно пристосовується до потреб споживача страхових послуг (страхувальника);

11) створення, продаж та споживання страхової послуги становлять собою процеси, які відбуваються одночасно, всі ці стадії є взаємопов'язаними і це свідчить про її невіддільність від надавача послуги ;

12) страхову послугу неможливо «виробляти» наперед, а також зберігати з метою подальшої її реалізації;

13) відсутність власності на страхову послугу (тобто, відсутність одразу всіх складових права власності - володіння, користування та розпорядження страховою послугою).

Отже, на підставі аналізу ознак страхової послуги пропонуємо визначення поняття «страхова послуга». Отже, страхова послуга – це дії страховика, які здійснюються в інтересах страхувальника та/або третіх осіб, а також спрямовані забезпечувати потреби страхувальника та/або третіх осіб у страховому захисті, виконувати функцію реальної компенсації збитків, завданих стихійним лихом, катастрофами та аваріями природного та техногенного характеру, що надає можливість зменшити навантаження на особистий бюджет страхувальника.

1.2. Класифікація страхових послуг

Класифікація страхових послуг відіграє важливу роль у формуванні статистики розвитку страхового ринку, ліцензуванні страхової діяльності, підготовці звітності діяльності страхових компаній.

Класифікація страхування — це наукова система розподілу страхування на різні сфери діяльності, галузі, підгалузі, види, підвиди, форми.

Страхові послуги можна класифікувати за такими ознаками [60]:

- за сферою діяльності страховиків (страхування життя і загальне страхування);
- за родом небезпек - певні види страхування у сфері страхування життя і певні види у сфері загального страхування;
- за об'єктом страхування - виокремлюють три галузі страхування - майнове, особисте, страхування відповідальності з подальшим поділом на підгалузі і види.

Дані види класифікацій практикуються у більшості розвинутих країнах світу, частково і в Україні. Наприклад, якщо брати до уваги майнове страхування,

то воно включає в себе страхування засобів повітряного, наземного та водного транспорту; страхування вантажів, інших видів майна; страхування фінансових ризиків тощо. Особисте страхування виділяє страхування життя; страхування від нещасних випадків; страхування додаткової пенсії; добровільне медичне страхування; страхування від нещасних випадків на транспорті. Страхування відповідальності полягає в страхуванні відповідальності власників наземних транспортних засобів; страхування професійної відповідальності; страхування відповідальності підприємця; страхування відповідальності інвестора; страхування кредитів, депозитів тощо.

— за формою здійснення виокремлюють дві форми: обов'язкове страхування і добровільне страхування.

Дані види класифікацій притаманні більшості пострадянських країн, у тому числі Україні, і не використовуються у західноєвропейській практиці.

В країнах Європейського Союзу ринок страхових послуг чітко розподілено на ринок страхування життя («Life assurance») і ринок загального страхування («Non-life» або «General insurance»).

В Законі України «Про страхування» зазначаються дві форми страхування – добровільне та обов'язкове. Характеристики та класифікаційні ознаки видів добровільного страхування визначаються Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг [14]. Перелік видів обов'язкового страхування є значно ширшим, ніж перелік видів добровільного страхування. Для здійснення обов'язкового страхування Кабінет Міністрів України, якщо інше не визначено законом, встановлює порядок та правила його проведення, форми типового договору, особливі умови ліцензування обов'язкового страхування, розміри страхових сум та максимальні розміри страхових тарифів або методику актуарних розрахунків.

Обов'язкове страхування, як у галузі державного соціального страхування, так і в індивідуальному страхуванні зумовлюється ризиками, що пов'язані з життям, втратою працездатності або з виникненням збитків, які не можуть бути відшкодовані окремою особою. Наприклад, дорожньо-транспортна пригода,

пожежа, яка знищила житло багатьох людей. Важливість обов'язкового страхування полягає в тому, що людина зможе уникнути таких обставин, що вона до кінця життя змушена буде використовувати весь свій дохід для компенсації завданих збитків. В деякій мірі - покриття цих збитків має брати на себе держава, але для того, щоб не перекладати тягар на державний бюджет, який являється і так доволі обмеженим, держава запроваджує обов'язкове страхування.

Обов'язкове страхування встановлюється законом, згідно з яким страховик зобов'язується страхувати відповідні об'єкти, а страхувальник – вносити належні страхові платежі.

Добровільне страхування здійснюється шляхом укладання договору між страхувальником і страховиком. Страхова компанія встановлює правила, якими визначаються загальні умови та порядок добровільного страхування.

Страховики мають право здійснювати лише ті види добровільного страхування, які визначені в ліцензії.

Семіколенова С.В. за об'єктами страхового захисту виокремлює:

- особисте страхування;
- майнове страхування;
- страхування відповідальності [60].

Н. Міловська висловлює позицію, що особисте страхування включає в себе страхування життя, страхування від нещасних випадків, страхування додаткової пенсії, добровільне медичне страхування, страхування від нещасних випадків на транспорті. Особисте страхування полягає у здійсненні грошової компенсації громадянам та їхнім сім'ям у зв'язку з втратою здоров'я застрахованою особою чи її смертю. При страхуванні на дожиття до закінчення строку дії договору страхування, а також при страхуванні пенсій, ренти тощо страхувальником нагромаджується страхова сума, яка по закінченню строку дії договору використовується страховиком як інвестиційний ресурс [49].

Наприклад, якщо брати до уваги такий важливий вид страхування як страхування життя, то цей вид страхування відноситься до накопичувального, при

цьому тимчасово вільні кошти акумулюються у страховому фонді та стають важливим джерелом інвестицій в економіку держави.

Як показує світовий досвід, страхування життя завжди розглядалось, як вигідне вкладання грошей. Страхувальник, за договором страхування життя, може розраховувати на страхову суму або пенсію у випадку, коли він дожив до закінчення строку дії договору страхування, що є засобом накопичення грошей. Страхування життя може бути також захистом спадку страхувальника, оскільки надає можливість заповісти накопиченні кошти, а також створити різні фонди (спадок, навчання, похорони) [38, с. 591].

Довгострокове страхування надає можливість накопичувати досить великі страхові фонди, тимчасово вільна частина яких може використовуватись як джерело інвестицій у народне господарство, що сприяє стабілізації фінансового стану країни.

Страхові компанії, яким надано ліцензію на надання послуг зі страхування життя, торкнулися процеси капіталізації, обумовлені посиленням вимог законодавчих норм щодо мінімального розміру статутного капіталу. Відповідно до статті 30 Закону України «Про страхування» мінімальний розмір статутного фонду (гарантійного депозиту) страховика, який займається страхуванням життя встановлюється в сумі 10 млн євро за валютним обмінним курсом валюти України.

Значною проблемою для страховиків в Україні є неможливість вигідно розмістити зібрані страхові премії. Світова практика розділяє страхування життя на страхування капіталів та страхування ренти. Страхування капіталів передбачає можливість укладання договору страхування з умовами виплати певної суми при дожитті застрахованого до певного строку, або події, або у випадку смерті. Тобто страхування капіталів передбачає, передусім, створення нових капіталів. При рентному страхуванні певна обумовлена сума виплачується страхувальнику у вигляді регулярних періодичних виплат.

Загалом можна виокремити такі види страхування життя:

- страхування життя на випадок смерті;

- змішане страхування життя;
- пенсійне страхування – накопичувальне страхування для забезпечення додаткового доходу після виходу на пенсію;
- страхування дітей;
- страхування до вступу в шлюб.

Якщо розглядати майнове страхування, то воно полягає у страхуванні засобів повітряного, наземного та водного транспорту, страхування вантажів, інших видів майна, страхування фінансових ризиків тощо. Майнове страхування покликане відшкодовувати матеріальні збитки, зумовлені страховими подіями. Тут страхуються строго визначені об'єкти на заздалегідь визначену суму.

Страхування відповідальності включає страхування відповідальності власників транспортних засобів, страхування професійної відповідальності, страхування відповідальності підприємця, страхування відповідальності інвестора, страхування кредитів, страхування депозитів тощо. Страхування відповідальності, як і майнове страхування, є страхуванням збитків. Але, на відміну від майнового страхування, тут об'єкт захисту не може бути визначеним заздалегідь [48].

Також існує таке поняття як перестрахування, коли страховик, приймаючи на страхування відповідні ризики, передає частину відповідальності іншим страховикам із метою створення збалансованого страхового портфеля та забезпечення стабільності страхових операцій і власної фінансової стійкості. В Україні ринок перестрахування характеризується недосконалістю правового регулювання.

Для того, щоб покращити державне регулювання ринку перестрахування вважаємо за необхідне в статті 2 Закону України «Про страхування» закріпити визначення поняття «перестрахова послуга», що дозволить виділити функції ринку перестрахування:

«Перестрахова послуга – це вид страхової послуги, який включає в себе діяльність перестраховиків, здійснення якої спрямовано на задоволення потреб перестраховувальників у перестраховому захисті їхніх майнових інтересів».

За метою страхування поділяється на:

- комерційне;
- соціальне.

Комерційне страхування є різновидом підприємницької діяльності, спрямованої на здійснення страхового захисту юридичних та фізичних осіб, яку можуть здійснювати акціонерні, повні, командитні товариства або товариства з додатковою відповідальністю, метою яких є отримання прибутку. Комерційне страхування здійснюється шляхом купівлі-продажу страхових полісів. Закон України «Про страхування» регламентує діяльність саме з комерційного страхування як різновиду підприємницької діяльності. В преамбулі до цього акта зазначено: «Цей Закон регулює відносини у сфері страхування і спрямований на створення ринку страхових послуг, посилення страхового захисту майнових інтересів підприємств, установ, організацій та громадян. Дія цього Закону не поширюється на державне соціальне страхування» [11].

Відповідно до статті 1 Закону України «Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування», соціальне страхування – це система прав, обов'язків і гарантій, яка передбачає матеріальне забезпечення, страхові виплати та надання соціальних послуг застрахованим особам за рахунок коштів Фонду соціального страхування України [8]. Станом на 1 січня 2018 р. кількість страхувальників у Фонді соціального страхування України становила 3 006 080 осіб, із них: юридичних осіб – 1 248 904, фізичних осіб – 1 757 137, добровільно застрахованих осіб – 39. У 2017 р. доходи фонду становили 16 753,1 млн грн, або 98,5% від плану, у тому числі страхові внески страхувальників та застрахованих осіб – 16 658,9 млн грн, що становить 98,5% від плану [50].

Комерційне та соціальне страхування доповнюють одне одного, але в них є і відмінні риси. Соціальне страхування спрямоване на забезпечення соціального захисту осіб, які досягли пенсійного віку та потребують медичної допомоги, безробітним, інвалідам. Соціальне страхування виступає способом реалізації статті 46 Конституції України, а саме права громадян на матеріальне забезпечення у випадку повної, часткової або тимчасової втрати працездатності, втрати

годувальника, безробіття. Основні відмінні риси між комерційним і соціальним страхуванням полягають в тому, що:

- 1) якщо в основі соціального страхування лежить принцип колективної солідарності, то комерційному страхуванню характерний принцип еквівалентності та замкнутого розподілу збитку в рамках страхового фонду;
- 2) соціальне страхування є виключно обов'язковим, а комерційне, як правило, добровільне;
- 3) у соціальному страхуванні страховий захист визначається державою, якщо мова йде про комерційне страхування, то страхувальник це здійснює на власний розсуд і в залежності від своїх потреб;
- 4) взаємозв'язок між попитом на соціальне страхування і рівнем доходу страхувальника опосередкований нормами законодавства, а попит на комерційні послуги з особистого страхування залежить від рівня доходу [48].

На сучасному етапі економічного розвитку в Україні не створено ефективної системи соціального страхування. Важливими напрямками вдосконалення системи соціального страхування в Україні є:

- врахування практичного досвіду, який застосовується в системах державної соціальної підтримки розвинутих країн;
- здійснення заходів, спрямованих на досягнення фінансової стійкості системи за рахунок збалансованості надходження обов'язкових платежів та витрат на соціальні виплати;
- врахування рекомендацій, передбачених міжнародними конвенціями щодо встановлення на законодавчому рівні державних витрат на соціальні цілі на рівні не нижче мінімальних стандартів;
- підвищення довіри населення до системи соціального страхування шляхом забезпечення прозорості механізму розрахунку соціальних виплат, перерахунку пенсій;
- вдосконалення, розробка і підготовка загальнонаціональної, структурованої за основними напрямками програми розвитку систем освіти, охорони здоров'я та житлово-комунальної сфери.

Для провадження господарської діяльності та надання фінансових послуг у сфері страхування, Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг (далі – Нацкомфінпослуг) видає ліцензію. З липня 2020 року цю функцію виконуватиме Національний банк України [17].

До страховиків, які надають фінансові послуги висувають певні вимоги. Страховик зобов'язаний розробляти та затверджувати правила страхування окремо для кожного виду обов'язкового та добровільного страхування, на який він отримує ліцензію, та реєструвати такі правила в Нацкомфінпослуг, а також реєструвати нові редакції правил страхування, зміни та доповнення до правил страхування у випадку їх затвердження страховиком.

Зокрема, до кожного виду страхових послуг передбачаються певні вимоги. Так, страховики, які надають послуги із страхування життя, зобов'язані вести персоніфікований (індивідуальний) облік договорів страхування життя.

Страховики, які мають ліцензію на обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, зобов'язані:

- бути членами Моторного (транспортного) страхового бюро та виконувати свої обов'язки як його члена;
- формувати та вести облік страхового резерву збитків, які виникли, але не заявлені, та страхового резерву коливань збитковості в обов'язковому порядку;
- дотримуватися умов забезпечення платоспроможності страховика, а також на будь-яку дату після отримання ліцензії мати перевищення фактичного запасу платоспроможності (нетто-активів) над розрахунковим нормативним запасом платоспроможності не менше ніж на 25 відсотків, але не менше 1 млн. євро за офіційним валютним курсом на дату розрахунку зазначених показників;
- забезпечити можливість опрацювання претензій (врегулювання страхових випадків) на всій території України, а саме забезпечити прийняття та облік повідомлень учасників дорожньо-транспортних пригод цілодобово за номером безоплатної багатоканальної телефонної лінії страховика про їх учасників та обставини з метою фіксації повідомлення і надання учасникам дорожньо-транспортних пригод інформації про порядок урегулювання збитків та вжиття

страховиком необхідних заходів. Телефонне повідомлення фіксується страховиком в електронному вигляді та є підтвердженням повідомлення про страховий випадок і підлягає довгостроковому зберіганню [13].

Визначальну роль у розвитку ринку страхових послуг посідають не лише страхові компанії, а й дієздатні громадяни, юридичні особи, держава. Важливо підвищувати страхову культуру серед громадян. В свою чергу страховики мають формувати належний кадровий потенціал, адже ефективна реклама та роз'яснювальна робота страховиків сприяє зростанню страхового інтересу серед потенційних споживачів страхових послуг, а ще - своєчасна та повна виплата страхового відшкодування та співрозмірність вартості страхової послуги з розмірами доходів громадян. Страхові фонди з довгострокових видів страхування являються інвестиційним джерелом у національну економіку. Розширення ринку страхових послуг сприятиме капіталізації вітчизняних підприємств та соціальному захисту громадян, які уклали договір страхування.

Отже, не існує єдиної систематизованої та чітко закріпленої структурованої класифікації страхових послуг, хоча перелік видів страхових послуг є досить широким. На рівні законодавства закріплено в Законі України «Про страхування» дві форми страхування – добровільне та обов'язкове. Характеристики та класифікаційні ознаки видів добровільного страхування визначаються Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг. Вважаємо, що наявність чіткої класифікації переліку страхових послуг сприятиме вдосконалення державного регулювання вітчизняного ринку страхових послуг та підвищуватиме загальну конкурентоспроможність страховиків.

РОЗДІЛ 2

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ОКРЕМИХ ВИДІВ СТРАХОВИХ ПОСЛУГ

2.1. Особливості обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів

Відповідно до статті 7 Закону України «Про страхування» - страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є одним з обов'язкових видів страхування. На сьогодні роль страхування відповідальності власників наземного транспорту має важливе значення, адже з кожним днем аварійність на дорогах все більше зростає і, як наслідок, потерпілим особам завдається шкода, яка має бути компенсована. Для того, щоб винуватець міг зняти з себе або зменшити майнові зобов'язання перед потерпілими відносно відшкодування завданих збитків, він повинен мати діючий поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземного транспорту. Отже, дослідження даного питання є досить актуальним.

Висвітленню проблем та перспектив розвитку страхового ринку України присвячено багато праць, серед яких роботи Т.А.Говорушко, С.С. Осадця, В.Д. Базилевича, О.І. Барановського, Н.Б.Пацурії, Д.А.Петрова, Г.О.Ільченко, Ф.М. Фурмана та інших.

В порівнянні з 2014-2015 роками, вже на початку 2019 року спостерігається динамічний розвиток страхового ринку України, про що свідчить збільшення зборів страхових премій та об'єму виплат, покращення показників діяльності багатьох конкурентоспроможних страхових компаній, усунення недобросовісних страховиків, які належним чином не виконують свої зобов'язання перед страхувальниками [22].

Найбільш масовим видом страхування є страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Цей вид страхування виник наприкінці 20-х років XIX століття у Данії.

У більшості країн світу страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є обов'язковим видом страхування. Сутність страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів полягає в захисті майнових інтересів потерпілих осіб при настанні страхового випадку з вини особи, яка є винуватцем дорожньо-транспортної пригоди (далі – ДТП) і перебуває на момент настання страхового випадку за кермом застрахованого транспортного засобу, яким завдано збиток. У разі відсутності страхового полісу всі збитки має відшкодовувати водій, винний в ДТП (окрім випадків, коли особа звільняється від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів) .

На сьогодні рівень довіри до страхових компаній знаходиться на низькому рівні. Про це свідчить декілька фактів. Станом на 20 лютого 2019 року, Нацкомфінпослуг надала ліцензію на право здійснення страхової діяльності у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів 48-ми страховим компаніям. За останніми показниками за 2 квартал 2019 року, 16 страхових компаній показали середній показник по якості врегулювання збитків, 11 страхових компаній показали показник середній та низький не лише по якості врегулювання збитків, а й здебільшого по рівню скарг від потерпілих та страхувальників, 19 страхових компаній показали високий показник своєї діяльності [51].

Транспортний засіб являється джерелом підвищеної небезпеки і особа, яка перебуває за кермом транспортного засобу і внаслідок дій якої трапляється ДТП, несе відповідальність за заподіяну нею шкоду. У разі, якщо особа уклала договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (далі – ОСЦПВ) зі страховою компанією, то відшкодувати шкоду зобов'язана страхова компанія, тобто водій, що є винуватцем в ДТП оминає непередбачуваних витрат. За полісом ОСЦПВ передбачаються ліміти виплат за шкоду, заподіяну майну третіх осіб - 130 тисяч гривень та життю та здоров'ю третіх осіб – 260 тисяч гривень[18]. Укладаючи один раз на рік договір ОСЦПВ, страхувальник по суті перекладає на страхову компанію свій

обов'язок по відшкодуванню збитків, які можуть бути заподіяні ним третім особам. Отже, страхування цивільно-правової відповідальності має подвійну соціальну роль – захистити як третіх осіб, потерпілих від ДТП, так і водія, винного в ДТП.

Розпорядженням від 09.04.2019 № 538, яке вступило в дію з 21 вересня 2019 року, Нацкомфінпослуг внесла зміни до нормативно-правових актів з питань обов'язкового страхування. Зокрема, збільшено розміри страхових виплат за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Виплати за шкоду, заподіяну майну потерпілих, збільшено зі 100 до 130 тисяч гривень, а за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю - з 200 до 260 тисяч [18]. Ще у вересні 2018 року Верховна Рада України розглядала законопроект № 3670-д, який передбачає поступове збільшення страхових виплат до 8 млн. на одного потерпілого і 16 млн. на один страховий випадок до 2025 року [19]. Законопроект так і не було прийнято. Наразі триває розробка нової редакції закону, що регулює сферу діяльності обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (далі – ОСЦПВ). В нього будуть включені норми про поступове підвищення лімітів, аналогічні тим, що містилися в попередньому проекті закону про ОСЦПВ 3670-д, скорочення строків страхових виплат і штрафи за їх порушення. Вважаємо, що такі зміни до законодавства є доцільними, адже ті ліміти, які передбачені законом на сьогодні – 260 тисяч гривень виплата на відшкодування шкоди, завданої життю та здоров'ю третіх осіб і 130 тисяч гривень на відшкодування шкоди, завданої майну потерпілої особи часто є недостатніми для покриття шкоди. Але при цьому має збільшитися і страхова премія, тому що саме з неї формуються страхові резерви.

Також питання скорочення строків страхових виплат є доречним. Відповідно до статті 36 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» страховик зобов'язаний не пізніше як через 90 днів з дня отримання заяви про страхове відшкодування у разі визнання ним вимог заявника обґрунтованими прийняти

рішення про здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати) та виплатити його, а у разі невизнання майнових вимог заявника - прийняти вмотивоване рішення про відмову у здійсненні страхового відшкодування. Ці строки є досить затягнуті, адже протягом всього періоду потерпіла особа може втратити можливість користуватися власним майном, що порушує її інтереси, тому до законодавства слід внести зміни відносно скорочення строків виплат.

Пропонуємо викласти частину 36.2 статті 36 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» в такому формулюванні:

«36.2. Страховик (МТСБУ) протягом 15 днів з дня узгодження ним розміру страхового відшкодування з особою, яка має право на отримання відшкодування, за наявності документів, зазначених у статті 35 цього Закону, повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду, але не пізніше як через 45 днів з дня отримання заяви про страхове відшкодування зобов'язаний:»

В лютому 2018 року на розгляді Верховної Ради України перебував проект Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», яким передбачалось збільшення лімітів відповідальності перед третіми особами, зменшення строків врегулювання по страхових випадках, передбачені штрафні санкції для страховиків за невчасну виплату відшкодування, але законопроект було відхилено [20].

Збільшення мінімальних лімітів відповідальності за полісом ОСЦПВ на законодавчому рівні на сьогодні до того ж актуальним питанням, враховуючи той факт, що відшкодування шкоди по ОСЦПВ відбувається з урахуванням амортизаційного зносу, виплата 130 тисяч гривень за шкоду, заподіяну майну третіх осіб є досить низькою сумою і в багатьох випадках цієї суми недостатньо.

До того ж, здійснюючи огляд ринку автострахування європейських країн, варто зазначити, що жителі Іспанії, які користуються наземним транспортом, сплачують за поліс від 500 до 900 доларів в рік, у Німеччині ці суми значно вищі - від 1,5 тисяч до 4 тисяч доларів в рік. Штрафи за перебування за кермом в цих

країнах – більше 2 тисяч доларів [52]. Вартість полісу ОСЦПВ в Україні визначається шляхом застосування коригуючих коефіцієнтів (типу транспортного засобу, місця реєстрації, сфери використання та інших) [16], максимальна вартість полісу в Україні – приблизно 3 тисячі гривень, трохи більш ніж 100 доларів, а максимальний штраф за керування транспортним засобом особою, яка не має договору ОСЦПВ – 850 гривень (ст.126 Кодексу України про адміністративні правопорушення) [5]. Таким чином, враховуючи ці дані, а також те, що в Україні підвищена аварійність, слід збільшити вартість полісу ОСЦПВ, а покарання за перебування за кермом без полісу ОСЦПВ посилити.

Вважаємо, що ч. 1 ст. 126 Кодексу України про адміністративні правопорушення слід викласти у наступній редакції:

«Керування транспортним засобом особою, яка не має при собі або не пред'явила для перевірки посвідчення водія відповідної категорії, реєстраційного документа на транспортний засіб, а також поліса (договору) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страхового сертифіката "Зелена картка"), - тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятидесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.»

Спори про відшкодування шкоди, завданої особами, цивільно-правова відповідальність яких була застрахована, внаслідок настання ДТП є найпоширенішими серед страхових спорів. У березні-квітні 2018 р. Верховний Суд прийняв низку постанов у справах про відшкодування шкоди, завданої транспортним засобом внаслідок настання ДТП, у яких Суд дійшов висновку, що потерпілий має право одержати повне відшкодування завданої шкоди від особи, яка її завдала, в межах деліктного зобов'язання, незалежно від того, чи застрахована цивільно-правова відповідальність особи-винуватця ДТП.

Суть вказаних спорів полягала в тому, що особи, яким було завдано шкоди внаслідок ДТП, зверталися до суду з позовами про її відшкодування не до страховиків, які застрахували відповідальність власників транспортних засобів, а безпосередньо до осіб, які заподіяли шкоду. При цьому Верховний Суд виходив з

того, що заподіяння потерпілому шкоди особою, цивільна відповідальність якої застрахована, внаслідок ДТП породжує деліктне зобов'язання, в якому право потерпілого вимагати відшкодування завданої шкоди в повному обсязі кореспондується з відповідним обов'язком особи, яка завдала шкоди, відшкодувати шкоду [22].

Водночас дорожньо-транспортна пригода слугує підставою для виникнення договірною зобов'язання згідно з договором страхування, в якому потерпілий також має право вимоги до боржника (в договірному зобов'язанні ним є страховик). Верховний Суд встановив, що зазначені зобов'язання не виключають одне одного, оскільки одержання потерпілим страхового відшкодування за договором страхування цивільної відповідальності не обов'язково припиняє деліктне зобов'язання, адже страхового відшкодування може бути недостатньо для повного покриття шкоди, а особа, яка завдала шкоди, залишається зобов'язаною.

У вказаних спрах Верховний Суд дійшов висновку, що право потерпілого на відшкодування шкоди за рахунок особи, яка завдала шкоди, є абсолютним і не може бути припинене чи обмежене договором, стороною якого потерпілий не був, хоча цей договір укладений на користь третіх осіб. Законодавство надає потерпілому право одержати страхове відшкодування, але не зобов'язує його одержувати. При цьому відмова потерпілого від права на одержання страхового відшкодування за договором страхування не припиняє його права на відшкодування шкоди в деліктному зобов'язанні.

Таким чином, Верховний Суд вважає, що потерпілому, як кредитору, належить право вимоги в обох видах зобов'язань – деліктному та договірному. Потерпілий на власний розсуд обирає спосіб здійснення свого права шляхом звернення вимоги виключно до особи, яка завдала шкоди, про відшкодування цієї шкоди, або шляхом звернення до страховика, у якого особа, яка завдала шкоди, застрахувала свою цивільну відповідальність, з вимогою про виплату страхового відшкодування, або шляхом звернення до страховика та надалі до особи, яка завдала шкоди (ст. 1194 Цивільного кодексу України).

Огляд даної судової практики, проведено О.Качмар та О.Бортман, які зазначили, що такого висновку дійшов Верховний Суд у постановках від 21.03.2018 р. у справі №569/13697/15-ц, від 28.03.2018 р. у справі №296/587/17. Такої ж позиції дотримувався Верховний Суд України у постанові від 23.12.2015 р. у справі №6-2587цс15 [42].

Існує також протилежна позиція Верховного Суду з цього приводу. У постанові від 04.07.2018 р. у справі №755/18006/15-ц Велика Палата вказала, що відшкодування шкоди особою, відповідальність якої застрахована, можливе за умови, що згідно з цим договором або Законом у страховика не виник обов'язок з виплати страхового відшкодування або розмір завданої шкоди перевищує ліміт відповідальності страховика. Проте покладання обов'язку з відшкодування шкоди у межах страхового відшкодування на страхувальника, який уклав відповідний договір страхування відповідальності та сплачує страхові платежі, суперечить меті інституту страхування цивільно-правової відповідальності. Велика Палата вважає, що уклавши договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, у разі виникнення деліктного зобов'язання страховик бере на себе виконання обов'язку страхувальника у межах суми страхового відшкодування, а страховик, який виплатив страхове відшкодування за договором майнового страхування, може звернутися з позовом до страховика, у якого заподіювач шкоди застрахував свою цивільно-правову відповідальність, що відповідає загальній меті страхування. З огляду на зазначене, Велика Палата скасувала рішення суду апеляційної інстанції та залишила чинним рішення суду першої інстанції про відмову в позові про стягнення шкоди зі страхувальника. Таким чином, Велика Палата відступила від правової позиції Верховного Суду України, сформульованої у 2015 р., вказавши на те, що відшкодування шкоди, завданої особою, цивільну відповідальність якої застраховано, в межах суми страхового відшкодування має здійснювати страховик цієї особи [23].

Відносини у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності регулюються Конституцією України, Цивільним кодексом України, Законом України «Про страхування», Законом України «Про

обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», розпорядженнями Нацкомфінпослуг, рішеннями Президії МТСБУ. Судова практика свідчить про те, що виникає значна кількість страхових спорів відносно відшкодування шкоди потерпілим особам, а саме – до кого потерпілому звертатися з позовом про відшкодування шкоди, завданої внаслідок ДТП – до страхової компанії, в якій застрахована цивільно-правова відповідальність особи, яка є власником чи водієм транспортного засобу, яким заподіяно шкоду чи безпосередньо до цієї особи. На мою думку, у разі, якщо потерпілий мав можливість обирати до кого подавати позов, то інститут страхування з часом втратив би свій сенс, а більшість страхових компаній зникло б зі страхового ринку за рахунок того, що в осіб зникла потреба сплачувати кошти за страхову послугу, адже є альтернативна можливість одразу подати позов до суду на винуватця. Тому, підтримуємо правову позицію Великої Палати Верховного Суду, яка відступила від правової позиції Верховного Суду України, сформульованої у 2015 р., вказавши на те, що відшкодування шкоди, завданої особою, цивільну відповідальність якої застраховано, в межах суми страхового відшкодування має здійснювати страховик цієї особи, а не особа, цивільну відповідальність якої застраховано.

2.2. Особливості правового регулювання страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів за системою «Зелена картка»

Міжнародна система автомобільного страхування «Зелена картка» заснована у 1949 році на підставі Рекомендації робочої групи з автомобільного транспорту Комітету по внутрішньому транспорту Європейської економічної комісії ООН, в якій урядам було запропоновано звернутися до страховиків, що здійснюють страхування ризиків цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, укласти угоди для створення єдиних та дієвих умов страхування при транскордонному русі транспортних засобів [36].

Система «Зелена картка» була створена у зв'язку із зростанням автомобільного руху в європейських країнах з метою забезпечення гарантування компенсації потерпілим особам у разі дорожньо-транспортних пригод відповідно до національного законодавства країни відвідування, що дає змогу власникам транспортних засобів зняти з себе відповідальність за матеріальну шкоду, яку може бути завдано майну. Україна є членом системи «Зелена картка» починаючи з 1997 року.

Система «Зелена картка» функціонує у країнах, де:

- такий вид страхування, як обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів являється обов'язковим видом страхування;
- функціонує Національне бюро, до якого входять всі страховики, яким надано право здійснювати обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (в Україні цим органом виступає МТСБУ);
- офіційно визнана законність вимог цієї системи.

Страховий сертифікат міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка» в усіх країнах має уніфіковану форму і її наявність є обов'язковою передумовою для водіїв, які планують виїхати за кордон на власному автомобілі до країн-членів міжнародної системи. Разом з тим, у кожній країні, яка входить до складу міжнародної системи, серед них і Україна, функціонує Національне бюро, що є єдиною компетентною організацією з усіх питань, пов'язаних із відшкодуванням шкоди, завданої з вини водія-нерезидента на території такої країни.

Відповідно до законодавства України, а саме статті 54 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [10] у разі виїзду транспортного засобу, зареєстрованого в Україні, до країн – членів міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка» власник такого транспортного засобу зобов'язаний мати чинний договір міжнародного страхування, посвідчений відповідним уніфікованим

страховим сертифікатом «Зелена картка».

Відповідно до статті 19 Закону України «Про Державну прикордонну службу» на цей орган покладені завдання з контролю за наявністю у власників транспортних засобів страхового сертифіката «Зелена картка» у разі виїзду з України. Крім того, прикордонникам визначено контролювати наявність договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності під час в'їзду в Україну і виявляти страхові сертифікати з ознаками підробки та передавати їх територіальним органам МВС для вжиття заходів відповідно до законодавства [7].

Також законодавством визначено, що виїзд з України до країн - членів міжнародної системи автострахування «Зелена картка» транспортного засобу, зареєстрованого в Україні, у разі відсутності договору міжнародного страхування, укладеного зі страховиком - повним членом МТСБУ і посвідченого відповідним уніфікованим страховим сертифікатом «Зелена картка» забороняється.

Автоматична перевірка сертифікатів «Зелена картка» в автоматизованому режимі на державному кордоні запроваджена на постійній основі. Зокрема відбувається взаємообмін даних між базами даних МТСБУ й інформаційно-телекомунікаційною системою прикордонного контролю Державної прикордонної служби. Таким чином, прикордонники під час оформлення громадян, які перетинають державний кордон України автомобілями української реєстрації, одразу на місці перевіряють дійсність страхових полісів. Якщо в базі даних страхового бюро прикордонники виявлять відсутність інформації про укладення відповідного договору, то транспортний засіб не пропускається через кордон.

Від 11 лютого 2019 року співробітниками Державної прикордонної служби на кордоні було виявлено майже 20 фальсифікованих страхових сертифікатів, 27 недійсних та близько 2 тисяч автомобілів було не пропущено через відсутність сертифікатів [37].

Договір за системою «Зелена картка» укладається на визначений термін строком від 15 днів до 1 року. Особливістю договору за системою «Зелена карта» є те, що на відміну від договору обов'язкового страхування цивільно-правової

відповідальності власників наземних транспортних засобів, цей договір укладається виключно в паперовій формі, у страхувальника немає можливості оформити договір в електронній формі.

Генеральною Асамблеєю Ради Бюро міжнародної системи автострахування «Зелена картка» 14 червня 2019 року було проголосовано за рішення про зміну формату міжнародного страхового сертифікату «Зелена картка». Наразі триває процес адаптації внутрішньої документації Бюро до нових вимог і комунікація з представниками органів державної влади країн-членів системи «Зелена картка». Тому з 1 липня 2020 року у страхувальників буде можливість оформлювати договір зі страховою компанією в електронному форматі, що є більш зручнішим, адже при втраті або псуванні сертифікату буде можливість його повторно роздрукувати, що виключається у випадку з сертифікатом паперового формату [33].

МТСБУ фіксує розмір страхових платежів в залежності від коливань курсу валют [63]. Не всім страховим компаніям на страховому ринку України надається право здійснювати продаж сертифікату «Зелена карта», а лише повноправним членам, адже не всі страхові компанії мають достатні страхові резерви. До повноправних членів МТСБУ належить 10 страхових компаній, серед яких АТ СГ «ТАС», ПрАТ «УАСК» АСКА, ПрАТ «АСК «ІНГО Україна», ПАТ "НАСК "ОРАНТА, ПрАТ СК "ПЗУ Україна", ПрАТ «УКРАЇНСЬКА СТРАХОВА КОМПАНІЯ «КНЯЖА ВІСННА ІНШУРАНС ГРУП», ТДВ «СТДВ «ГЛОБУС», ПрАТ «УТСК», ПАТ «СК «УСГ», ПрАТ «СК «Перша» [65].

Відповідно до ст.51 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» страховик-член МТСБУ вважається таким, що набув статусу повного члена, після прийняття МТСБУ рішення про задоволення відповідної заяви страховика, укладення між МТСБУ та страховиком договору про співпрацю щодо договорів міжнародного страхування, а також сплати цим страховиком гарантійного внеску до фонду страхових гарантій, розмір якого визначається положенням про цей фонд та не може бути меншим за суму, еквівалентну 1 мільйону євро.

У системі «Зелена карта» широко використовується перестрахування з метою розподілу ризиків. У даному випадку це надає можливість українським страховим компаніям у разі настання страхового випадку відшкодовувати лише малу частину збитків, а решту повинні відшкодувати західні перестраховики.

До країн-членів міжнародної системи «Зелена картка» входить 46 країн світу [53]. Ліміти відповідальності за системою «Зелена картка» в усіх країнах різні. Наприклад, в Бельгії, Люксембурзі та Тунісі не встановлено обмежень по виплатах, у Великобританії, Угорщині, Ісландії встановлено ліміт виплат потерпілим понад 1 млн євро по майну, життю і здоров'ю, Білорусії, Росії, Туреччині і, в тому числі, Україні цей ліміт становить менше 50 тисяч євро [61].

Існує низка причин, чому в Україні, Білорусії, Росії, Туреччині значно нижчі ліміти виплат, ніж в країнах Європи:

1) однією з важливих умов є наявність обов'язкового страхування цивільно правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, адже якщо такий вид страхування не функціонує в країні, то це свідчить про те, що існує великий рівень збитковості, у зв'язку чим низькі ліміти на виплату третім особам є інструментом перестрахування від імовірних збитків;

2) вплив має вартість деталей автомобіля та комплектуючих частин, адже в Європі ціни значно вищі, а отже і вартість відновлюваного ремонту буде значно нижче європейської;

3) значний вплив має рівень життя населення, страхова культура, законодавство у сфері страхування

У випадку настання страхової події за кордоном необхідно обов'язково пам'ятати важливі моменти:

- водій повинен зупинити транспортний засіб на місці дорожньо-транспортної пригоди, увімкнути аварійну світлову сигналізацію в автомобілі та встановити знак аварійної зупинки;
- потрібно обов'язково викликати поліцію;
- рекомендовано здійснити фото фіксацію транспортного засобу на власний телефон чи фотоапарат, щоб було видно номерні знаки транспортного засобу, а

також фото пошкодження транспортного засобу чи транспортних засобів всіх учасників дорожньо-транспортної пригоди, це збільшить шанси захистити себе від подальшої імовірної фальсифікації результатів експертизи;

- також необхідно зафіксувати дані другого учасника дорожньо-транспортної пригоди, серію та номер його страхового полісу;
- обов'язково отримати довідку (копію протоколу) поліції про настання дорожньо-транспортної пригоди;
- у разі, якщо водій не знає мови країни перебування, де трапилось ДТП, то при складанні протоколу він повинен зазначити про це поруч зі своїм підписом;
- потерпілому в ДТП слід звернутися до страхової компанії винуватця ДТП та надати своє авто для огляду;
- якщо водій не є винуватцем в ДТП, то він не повинен погоджуватися сплачувати штрафні санкції, адже в Європі оплата штрафу означає те, що власник визнає провину, тому потрібно бути обережним;
- при настанні страхової події винуватець повинен надати копію договору «Зелена карта» потерпілій стороні, поліція також має право вилучити копію, якщо копія договору відсутня, то в протокол вписується номер полісу;

Для здійснення виплати та вирішення питання про відшкодування шкоди страховики в іншій країні можуть вимагати надати такі документи:

- 1) договір за системою «Зелена картка»;
- 2) копію протоколу про настання ДТП або європротоколу, складеного учасниками ДТП;
- 3) свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу;
- 4) документ, що посвідчує право керування транспортним засобом (посвідчення водія);
- 5) інформацію про інших учасників ДТП;
- 6) інші документи, які пов'язані з експлуатацією транспортного засобу (наприклад, якщо водій не є власником, то це може бути довіреність на право керування транспортним засобом).

Вважаємо, що членство України в системі «Зелена картка» надає українським страховикам низку додаткових можливостей, таких, як:

- випуск власних страхових полісів «Зелена карта», що створює престиж українського страхового ринку і породжує умови для входження в європейський страховий ринок з його інфраструктурою, технологіями і рівнем сервісу;
- створення власних експортних страхових продуктів;
- збільшення валютної прибутковості від продажу полісів міжнародного страхування;
- створення за кордоном власних представництв та філій;
- розширення своїх маркетингових можливостей з продажу за кордоном інших страхових продуктів;
- скорочення витрат, пов'язаних з оплатою послуг іноземних страховиків;
- підвищення ефективності захисту інтересів українських страховиків щодо стягнення регресних вимог і викриття страхового шахрайства.

Отже, страховий сертифікат «Зелена картка» забезпечує гарантування компенсації потерпілим особам у разі дорожньо-транспортних пригод відповідно до національного законодавства країни відвідування та дає змогу власникам транспортних засобів зняти з себе відповідальність за матеріальну шкоду, яку може бути завдано майну і гарантувати компенсацію потерпілим особам у разі настання дорожньо-транспортної пригоди відповідно до національного законодавства країни відвідування, що є важливими умовами соціально-економічного та політичного захисту.

2.3. Зарубіжний досвід правового регулювання надання страхових послуг

На сьогодні особливості розвитку світової економіки й міжнародних взаємовідносин, процесів ринкової трансформації національної економіки, що пов'язані із входженням нашої держави до системи світових економічних та господарських зв'язків потребують нового розвитку страхового ринку з

врахуванням існуючого міжнародного досвіду та національних особливостей [46]. Накопичений і збагачений досвід людства щодо організації системи страхового захисту широко використовується багатьма державами. У будь-якому суспільстві страхування, будучи соціальною закономірністю, вимагає правового закріплення та регулювання [67].

Одним із найбільш сприятливіших міжнародних страхових ринків є англійський страховий ринок [62]. В Англії діють закони про медичне обслуговування та страхування. Що стосується законодавчої регламентації страхування - слід звернути увагу на те, що в зв'язку із тим, що у Великобританії джерелом страхового права є судові прецеденти, законодавчими нормами охоплено лише окремі види страхування – морське страхування та страхування життя. Судовою ж практикою деякі загальні принципи вищенаведених законів розповсюджено й на інші види страхування. Так, на території Великобританії відповідно до чинного законодавства діяльність із надання страхових послуг можуть здійснювати:

- страхові компанії, які отримали ліцензію;
- андеррайтери «Ллойда»;
- зареєстровані товариства взаємного страхування;
- асоціації [62].

При цьому найбільші англійські страховики здійснюють одночасно страхування життя та ризикове страхування. Варто зазначити, що вимоги, які висуваються до страховиків, залежать від того, чи страхова компанія знаходиться у Великобританії, у країні-члені ЄС чи в іншій країні. У разі знаходження страхової компанії на території Об'єднаного Королівства, вона має бути зареєстрованою й на кожен вид страхування мати окрему ліцензію. Своєю чергою life-компанії мають пройти реєстрацію в спеціально уповноваженій організації, отримати спеціальний сертифікат актуарія, який підтверджує правильність методологічних підходів до розрахунку страхових тарифів, отримати ліцензію (рішення про її видачу приймається протягом шести місяців). Англійські страхові

компанії звітують Міністерству торгівлі щорічно. При цьому одноразово в п'ять років вищенаведеним відомством аналізується фінансовий стан страховика.

Аналізуючи законодавче регулювання страхових правовідносин в США, варто зазначити, що нормативно-правова база є досить об'ємною - існує близько 50 окремих страхових законодавств.

Американське страхове законодавство містить норми, що регулюють страховий договір і нагляд. При цьому, відсутній єдиний кодифікований акт, що визначає основи страхової справи. Більш того, нормативним джерелом регулювання суспільних відносин, пов'язаних із страхуванням, виступає законодавство окремих штатів. Так, як зазначається, важливими законодавчими актами в сфері страхування є закони штату Нью-Йорк. При цьому, законодавству вищенаведеного штату притаманна систематизація. У Нью-Йорку сконцентровані найбільші страхові товариства і він виступає взірцем для інших штатів. У цьому контексті необхідно додати той факт, що в США до повноважень окремих штатів входить право щодо вирішення питань зі створення, а також діяльності страхових організацій і нагляду за ними. При цьому, уряд штатів має повноваження щодо визначення окремих видів обов'язкового страхування. Статути акціонерних страхових товариств відповідають положенням законодавства кожного штату. Разом із тим, слід погодитись із позицією, що відсутність єдиного страхового кодексу, надання переваг у регулюванні відносин страхування судовому прецеденту, дія власних страхових законодавств кожного штату не найкращим чином сприяє розвитку страхової справи у вищенаведеній країні [34].

Дійсно, правовідносини регулюються в кожній державі залежно від системи джерел, яка склалася. Проте, незважаючи на різноманіття й відмінності таких систем, для більшості страхових компаній світу є характерними спільні ознаки - вони прагнуть функціонувати за загальноприйнятими законами.

Тенденція до інтеграції страхової діяльності та зрощування капіталу привела до утворення страхових корпорацій та конгломератів, що мають свої банки, інвестують кошти практично у всі галузі народного господарства. У

сучасних умовах деякі страхові компанії світу мають філії за кордоном, утворюють транснаціональні корпорації.

Досвід зарубіжних країн Україна запозичила відносно введення електронного страхування [32]. В умовах поступового падіння рівня премій в даному секторі на перший план виходять обсяг та ефективність залучення клієнтів. В таких умовах використання інтернет-ресурсів дає можливість збільшити рівень страхових премії страховиків [66].

Вважаємо, що запозичення досвіду електронного страхування має низку переваг:

- 1) доступ до електронного страхування має кожна особа, адже на сьогодні вихід до Інтернету є майже у всіх;
- 2) це є досить зручно та швидко, адже виключається необхідність відвідувати офіс страхової компанії та тратити свій час, особливо зручно в неробочий час;
- 3) виключається ризик втрати або псування договору страхування, адже договір можна зберігати на електронному носії і не обов'язково роздруковувати, що скорочує використання папіру, а це позитивно впливає на збереження навколишнього середовища;
- 4) електронне страхування значно знижує рівень шахрайства, адже електронні поліси емітуються одразу до централізованої бази МТСБУ і споживач страхової послуги при оформленні електронного полісу на будь якому етапі оформлення може перевірити статус договору на сайті МТСБУ.

Вважаємо, що в Україні слід запозичити досвід Франції та запровадити інститут страхових комісарів, ці суб'єкти реалізують політику держави щодо нагляду за діяльністю страховиків та страхувальників. Такий нагляд є ефективним і доцільнішим, ніж нагляд, що запроваджується державними регіональними представництвами контролюючих органів у сфері страхової діяльності, до того ж, завдяки цьому можна буде знизити рівень шахрайства у сфері страхування. Так, в Україні існують аварійні комісари, але вони займаються визначенням причин

настання страхового випадку та розміру збитків, проте не наділені правом нагляду за діяльністю страховиків та страхувальників.

Стосовно питань боротьби з шахрайством в Україні можна запозичити досвід США, де діють банки даних, що збирають інформацію про страхових шахраїв – споживачів страхових послуг. У США функціонує Insurance Services Office (ISO) [71], який займається цим питанням, адже часто трапляються такі ситуації, коли страхового випадку не існує, а споживач страхової послуги виявляє бажання незаконним шляхом отримати вигоду від страхової компанії, сфабрикувавши страховий випадок. Вважаємо, що в Україні необхідно у законодавстві передбачити утворення такого органу, який би збирав всю інформацію по страхових шахрайствах та недобросовісних страхувальниках. Доступ до цієї бази даних повинні мати всі страховики, що подають інформацію до неї, таким чином страховий ринок був би більш прозорим.

Також корисним є досвід Канади стосовно регіоналізації державного регулювання за суб'єктами страхового ринку залежно від регіонів, в яких вони діють. Так, загальнодержавний контроль має бути збережено, але запровадження контролю на місцях зменшить навантаження на органи державного регулювання та підвищить якість моніторингу. До того ж, в кожному регіоні функціонує декілька страхових компаній і централізовано дещо складно контролювати їх діяльність та належну якість надання страхових послуг. Вважаємо, що даний досвід значно підвищить якість надання страхових послуг, а також покращить показники діяльності страхових компаній в цілому.

Таким чином, інтеграція України у сучасний європейський економічний та правовий простір передбачає адаптацію та гармонізацію національного законодавства з нормами й стандартами правової системи Європейського Союзу, що потребує формування розвиненого ринку страхування, сприяння економічній діяльності всіх ринкових суб'єктів, розширення правової бази, застосування регулюючих методів впливу держави на страховий ринок, що відповідають європейським стандартам. Вирішення цих проблем забезпечить прискорення

процесу переходу національної економіки у ринкову, розвиток світової економіки та міжнародних відносин.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

За результатами дослідження можна зробити наступні висновки:

1. Ринок страхових послуг є другим за рівнем капіталізації серед інших небанківських фінансових ринків, тому правове регулювання сфери наданням страхових послуг неможна залишити поза увагою. Страхові послуги є послугами вторинного попиту і значною мірою залежать від економічної і політичної стабільності в країні. Так, страхова послуга являється фінансовою послугою і полягає у продажі юридично оформлених зобов'язань страхового захисту, які надаються страхувальнику. Страхова послуга як об'єкт цивільних прав оформлюється у формі страхової угоди. В законодавстві України немає визначення страхової послуги, тому автором роботи сформульовано власне трактування поняття «страхової послуги».

2. Не існує єдиної систематизованої та чітко закріпленої структурованої класифікації страхових послуг, хоча перелік видів страхових послуг є значно широким. На рівні законодавства закріплено в Законі України «Про страхування» дві форми страхування – добровільне та обов'язкове. Характеристики та класифікаційні ознаки видів добровільного страхування визначаються Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг. Вважаємо, що наявність чіткої класифікації переліку страхових послуг сприятиме вдосконаленню державного регулювання вітчизняного ринку страхових послуг та підвищуватиме загальну конкурентоспроможність страховиків.

3. Найбільш розповсюдженішим видом страхування на ринку України є такий вид страхування як обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. В свою чергу за даним видом страхування існує низка недоліків відносно страхових сум, розміру страхових платежів, строків врегулювання страхових випадків, повноважень осіб, які залучені до процесу врегулювання страхових випадків, забезпечення належної охорони прав та інтересів страхувальників, а також

штрафів за відсутність полісу обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів при керуванні автомобілем тощо.

4. Членство України в системі «Зелена картка» надає українським страховикам низку додаткових можливостей, таких, як випуск власних страхових полісів «Зелена картка», що створює престиж українського страхового ринку і породжує умови для входження в європейський страховий ринок з його інфраструктурою, технологіями і рівнем сервісу; створення власних експортних страхових продуктів; збільшення валютної прибутковості від продажу полісів міжнародного страхування; створення за кордоном власних представництв та філій; розширення своїх маркетингових можливостей з продажу за кордоном інших страхових продуктів; скорочення витрат, пов'язаних з оплатою послуг іноземних страховиків; підвищення ефективності захисту інтересів українських страховиків щодо стягнення регресних вимог і викриття страхового шахрайства. Міжнародний сертифікат «Зелена картка» забезпечує гарантування компенсації потерпілим особам у разі дорожньо-транспортних пригод відповідно до національного законодавства країни відвідування та дає змогу власникам транспортних засобів зняти з себе відповідальність за матеріальну шкоду, яку може бути завдано.

5. Інтеграція України у сучасний європейський економічний та правовий простір передбачає адаптацію та гармонізацію національного законодавства з нормами й стандартами правової системи Європейського Союзу, що буде мати наслідком формування розвиненого ринку страхування, сприяння економічній діяльності всіх ринкових суб'єктів, розширення правової бази, застосування регулюючих методів впливу держави на страховий ринок, що відповідають європейським стандартам. Останніми роками відбувається посилення вимог до українських страховиків, формування резервів, збільшення страхових виплат, передбачено зміну державного регулятора з липня 2020 року, що безумовно демонструє прагнення України до адаптації та гармонізації вітчизняного законодавства до вимог ЄС.

З метою удосконалення чинного законодавства України у сфері правового регулювання страхових послуг пропонуємо внести такі зміни:

1. Закріпити в ст. 1 Закону України «Про страхування» поняття «страхова послуга».

«Страхова послуга - це дії страховика, які здійснюються в інтересах страхувальника та/або третіх осіб, а також спрямовані забезпечувати потреби страхувальника та/або третіх осіб у страховому захисті, виконувати функцію реальної компенсації збитків, завданих стихійним лихом, катастрофами та аваріями природного та техногенного характеру тощо, що надає можливість зменшити навантаження на особистий бюджет страхувальника.»

2. В статті 2 Закону України «Про страхування» закріпити визначення поняття «перестрахова послуга», що дозволить виділити функції ринку перестрахування:

«Перестрахова послуга – це діяльність перестраховиків, здійснення якої спрямовано на задоволення потреб перестраховувальників у перестраховому захисті їхніх майнових інтересів».

3. Внести зміни до законодавства щодо збільшення лімітів виплат, які передбачені Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». Пропонуємо поступово (а саме – з кожним роком) підвищувати ліміти виплат, які передбачені Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», а саме – на 30 тисяч гривень щороку збільшувати виплату за шкоду, заподіяну майну потерпілих осіб і 60 тисяч гривень за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю третіх осіб. Вважаємо, що ліміти виплат за шкоду, заподіяну майну потерпілих осіб мають досягти межі 1 млн гривень, а за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю третіх осіб – 1 млн 500 тис гривень.

4. Пропонуємо викласти частину 36.2 статті 36 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» в такому формулюванні:

«36.2. Страховик (МТСБУ) протягом 15 днів з дня узгодження ним розміру страхового відшкодування з особою, яка має право на отримання відшкодування, за наявності документів, зазначених у статті 35 цього Закону, повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду, але не пізніше як через 45 днів з дня отримання заяви про страхове відшкодування зобов'язаний: ...»

5. Внести зміни до ч. 1 ст.126 Кодексу України про адміністративні правопорушення і викласти у наступній редакції:

«Керування транспортним засобом особою, яка не має при собі або не пред'явила для перевірки посвідчення водія відповідної категорії, реєстраційного документа на транспортний засіб, а також поліса (договору) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (міжнародного сертифіката "Зелена картка"), - тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятидесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.»

6. Запровадити інститут страхових комісарів, ці суб'єкти реалізують політику держави щодо нагляду за діяльністю страховиків та страхувальників, які будуть наділені функцією нагляду, який є ефективним і доцільнішим, ніж нагляд, що запроваджується державними регіональними представництвами контролюючих органів у сфері страхової діяльності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конституція України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр> (дата звернення 01 серпня 2019 року).
2. Генеральна угода про торгівлю послугами від 15 квітня 1994 р. № 981_017 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/981_017 (дата звернення 01 серпня 2019 року).
3. Додатковий протокол до Женевських конвенцій від 12 серпня 1949 року, що стосується захисту жертв міжнародних збройних конфліктів від 8 червня 1977 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_199 (дата звернення 01 серпня 2019 року).
4. Господарський кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 року № 436-IV. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15> (дата звернення 01 серпня 2019 року).
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07 грудня 1984 р. № 80731-X. *Верховна Рада України* URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення 01 серпня 2019 року).
6. Цивільний кодекс України : Закон України від 16 березня 2003 р. № 435-IV. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15> (дата звернення 01 серпня 2019 року).
7. Про Державну прикордонну службу : Закон України від 03 квітня 2003 р. № 2641-VIII. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/661-15> (дата звернення 01 жовтня 2019 року).
8. Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування : Закон України від 23 вересня 1999 року № 1105-XIV. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1105-14> (дата звернення 01 серпня 2019 року).
9. Про захист прав споживачів : Закон України від 12 травня 1991 р. № 1023-XII. *Верховна Рада України* URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1023-12> (дата звернення 01 серпня 2019 року).

10. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 01 липня 2004 р. № 1961-IV. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15> (дата звернення 01 серпня 2019 року).

11. Про страхування : Закон України від 07 березня 1996 р. №86/96-ВР. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-вр> (дата звернення 01 серпня 2019 року).

12. Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг : Закон України від 12.07.2001 р. № 2664-III. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2664-14> (дата звернення 01 серпня 2019 року).

13. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання фінансових послуг (крім професійної діяльності на ринку цінних паперів) : Постанова Кабінету Міністрів України від 7 грудня 2016 р. № 913. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/913-2016-п> (дата звернення 01 серпня 2019 року).

14. Про затвердження характеристики та класифікаційних ознак видів добровільного страхування : Розпорядження Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 09 липня 2010 р. № 565 (дата звернення 01 серпня 2019 року).

15. Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів з питань обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів Розпорядження Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг від 09 квітня 2019 р. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE33515.html (дата звернення 01 серпня 2019 року).

16. Про затвердження положення про особливості укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Розпорядження Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 27 жовтня 2011 р. URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1483-11> (дата звернення 01 вересня 2019 року).

17. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо удосконалення функцій із державного регулювання ринків фінансових послуг: Закон України від 12 вересня 2019 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/79-20> (дата звернення 01 вересня 2019 року).

18. Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів з питань обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Розпорядження Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг від 09 квітня 2019 р. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE33515.html (дата звернення 01 серпня 2019 року).

19. Проект Закону про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів № 3670-д від 13.02.2018 р. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63478 (дата звернення 01 серпня 2019 року).

20. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Проект Закону від 20 березня 2018 р. № 2351-VIII .URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63478 (дата звернення 01 серпня 2019 року).

21. Постанова Верховного Суду у складі колегії суддів Другої судової палати Касаційного цивільного суду від 01 серпня 2018 року № 363/2222/16-ц. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/75743859> (дата звернення 01 серпня 2019 року).

22. Постанова Верховного Суду у складі колегії суддів Другої судової палати Касаційного цивільного суду від 13 червня 2018 року № 652/6872/16-ц. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/74963306> (дата звернення 01 серпня 2019 року).

23. Постанова Великої Палати Верховного Суду від 04.07.2018 р. № 755/18006/15-ц. URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/75296543> (дата звернення 01 вересня 2019 року).

24. Бондаренко Є. В. Протидія шахрайству у сфері автострахування: український та зарубіжний досвід: *Юридичні науки*. 2014 URL: http://www.lj.kherson.ua/2014/pravo06-2/part_4/14.pdf (дата звернення 01 серпня 2019 року).
25. Брюховецька І. Ю. Класифікація страхування майна громадян: «*Young Scientist*» •№ 9 (36). 2016 URL: <http://molodyvcheny.in.ua/files/journal/2016/9/47.pdf> (дата звернення 01 жовтня 2019 року).
26. Воронченко О. В., Харченко А. Ю. Ринок перестрахування в Україні: становлення, проблеми та перспективи розвитку *Ефективна економіка №12*. 2017. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5937> (дата звернення 01 жовтня 2019 року).
27. Гаманкова О. О. Хлівний В. К. Страховий ринок України у глобальному страховому просторі: *Фінанси України*. 2012. С.59 URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Fu_2012_5_7 с.59 (дата звернення 01 серпня 2019 року).
28. Говорушко Т. А. Страхові послуги : *Центр учбової літератури*. URL: http://shron1.chtyvo.org.ua/Hovorushko_Tamara/Strakhovi_posluhy.pdf (дата звернення 01 серпня 2019 року).
29. Дема Д. І., Віленчук О. М., Дем'янюк І. В. Страхові послуги: *Алертаю* 2013. С.11 URL:http://ir.znau.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/4445/3/Straxovi_poslygu. PDF (дата звернення 01 серпня 2019 року).
30. Дегтяр А. О., Соболев Р. Г. Міжнародний досвід надання страхових послуг та регулювання страхової діяльності: *Держава і ринок*. 2017 URL: <http://www.kbuapa.kharkov.ua/e-book/putp/2011-4/doc/3/01.pdf> (дата звернення 01 жовтня 2019 року).
31. Дзина М. А. Інтерактивні методи страхування, як конкурентна перевага на ринку страхових послуг: *Збірник наукових праць Таврійського державного агротехнологічного університету (економічні науки)*. № 4 (24). 2013 (дата звернення 01 жовтня 2019 року).

32. Електронний поліс. Особливості укладання та використання внутрішніх електронних договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів URL: http://www.mtsbu.ua/ua/for_consumers/96536/133862/ (дата звернення 01 жовтня 2019 року).

33. Електронний поліс страхування «Зелена карта» з'явиться в Україні в 2020 році URL: <https://forinsurer.com/news/19/10/07/37253> (дата звернення 01 жовтня 2019 року).

34. Жук О. О. Зарубіжний досвід у сфері страхування та можливості його використання: *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. №2. 2014* URL: [http://zt.knteu.kiev.ua/files/2014/2\(73\)/uazt_2014_2_36.pdf](http://zt.knteu.kiev.ua/files/2014/2(73)/uazt_2014_2_36.pdf) (дата звернення 01 жовтня 2019 року).

35. Жилякова О. В. Страхова послуга та особливості її реалізації. Презентація URL: <http://elib.hduht.edu.ua/bitstream/converted.pdf> (дата звернення 01 жовтня 2019 року).

36. Загальна інформація МТСБУ URL: http://www.mtsbu.ua/ua/green_card/80365/ (дата звернення 01 жовтня 2019 року).

37. «Зелена картка». Прикордонники в пунктах пропуску перевіряють наявність міжнародних страхових сертифікатів Офіційний сайт Державної прикордонної служби URL: <https://dpsu.gov.ua/ua/news/Zelena-kartka-Prikordonniki-v-punktah-propusku-perevirayut-nayavnist-mizhnarodnih-strahovih-sertifikativ/> (дата звернення 01 жовтня 2019 року).

38. Золотарьова О. В, Галаганов В. О. Актуальні проблеми та перспективи розвитку страхування життя в Україні: *Економіка і суспільство* 2017 Випуск 10 URL: http://economyandsociety.in.ua/journal/10_ukr/102.pdf. (дата звернення 01 серпня 2019 року).

39. Ільченко Г.О. Окремі аспекти захисту права споживачів страхових послуг на отримання страхової виплати: *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2015* URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/uazt_2015_4_15 (дата звернення 01 серпня 2019 року).

40. Ільченко Г.О. Цивільно-правовий захист прав споживачів страхових послуг: Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук: 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право. *Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака*. Київ: 2016. 201 с.

41. Інформація про стан і розвиток страхового ринку України. Зведена динаміка основних показників страхового ринку Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг. URL: <https://www.nfp.gov.ua/ua/Informatsiia-pro-stan-i-rozvytok-strakhovoho-rynku-Ukrainy.html> (дата звернення 01 вересня 2019 року).

42. Качмар О., Бортман О. Страхові спори. Огляд практики Верховного Суду: *Юридична газета* №45, 2018 URL: http://vkr.ua/ua/publications/articles/ctrakhovi_spori_oglyad_praktiki_verkhovno-go_sudu/ (дата звернення 01 вересня 2019 року).

43. Кришевич О. В. Зарубіжний досвід боротьби з шахрайством на ринку страхових послуг URL: http://elar.naiu.kiev.ua/bitstream/123456789/8531/1/%D0%A0%D0%9E%D0%9B%D0%AC%20%D0%9F%D0%A0%D0%90%D0%92%D0%9E%D0%9E%D0%A5%D0%9E%D0%A0%D0%9E%D0%9D%D0%9D%D0%98%D0%A5%20%20%D0%A7%202_p073-074.pdf. (дата звернення 01 жовтня 2019 року).

44. Крпельницька С. О., Плєць І. І. Страхові послуги Навчальний посібник URL: <http://personal.pu.if.ua/depart/svitlana.kropelnytska/resource/file/pdf/Strahoviposlugy.pdf> Дата публікації 2014 р. (дата звернення 01 жовтня 2019 року).

45. Литовченко І. Л., Рулінська О. В., Новошинська Л. В., Баранова В. Г. Стратегічне маркетингове планування в страхових компаніях: монографія Дата публікації 2014 р. (дата звернення 01 жовтня 2019 року).

46. Малікіна О. А., Давидченко І. М. Досвід зарубіжних країн у сфері соціального страхування: *Інститут державного управління* URL: <http://official.chdu.edu.ua/article/download/120716/115659> (дата звернення 01 жовтня 2019 року).

47. Михайловська І. М. Основні підходи до визначення сутності, структури та принципів інтернет-страхування: *Вісник Хмельницького національного університету*. № 3 URL: [file:///C:/Users/%D0%92%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%B0/Downloads/Vchnu_ekon_2015_3\(3\)__32.pdf](file:///C:/Users/%D0%92%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%B0/Downloads/Vchnu_ekon_2015_3(3)__32.pdf) (дата звернення 01 жовтня 2019 року).

48. Мінкович В. Т. Тимчак Н. В. Перспективні напрямки розвитку окремих видів страхування в умовах трансформації економіки України Наукова стаття URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=29437817> (дата звернення 01 жовтня 2019 року).

49. Міловська Н. Правова природа договору особистого страхування : *Підприємництво, господарство і право* URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2018/12/7.pdf> (дата звернення 01 серпня 2019 року).

50. Облік страхувальників і доходів за 2017 рік Фонд соціального страхування України URL: <http://www.fssu.gov.ua/fse/control/main/uk/publish/article/956381> (дата звернення 01 серпня 2019 року).

51. Оцінка діяльності страховиків-членів МТСБУ. URL: http://www.mtsbu.ua/files/OcnkDSK/2019/Svitlofor_2_kv_2019_29_08_19.pdf (дата звернення 01 вересня 2019 року).

52. Огляд ринку автострахування. ОСЦПВ за кордоном – все про авто. URL: <http://autopark.pp.ua/4128-oglyad-rinku-avtostrahuvannya-osago-za-kordonom-vse-pro-avto.html> (дата звернення 01 вересня 2019 року).

53. Пашко І. Интерес к нашему страховому рынку есть всегда URL : <https://forinsurer.com/public/19/01/16/4839> (дата звернення 01 серпня 2019 року).

54. Перетяжко А. Что может ускорить развитие страхового рынка Украины? URL : <https://forinsurer.com/public/19/02/11/4841> (дата звернення 01 серпня 2019 року).

55. Перелік країн – членів системи «Зелена картка» URL: http://www.mtsbu.ua/ua/green_card/96532/ (дата звернення 01 жовтня 2019 року).

56. Пирій Н. М. Страховий ринок України: сучасний стан та перспективи розвитку URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/10_2018/60.pdf Дата публікації 20 жовтня 2019 року (дата звернення 01 жовтня 2019 року).
57. Полчанов А. Ю. Особливості розвитку страхування в умовах поширення інтернету: *Вісник ЖДТУ*. 2015. (дата звернення 01 жовтня 2019 року).
58. Страхова послуга як продукт діяльності страхових компаній в умовах ринку: *Вісник Київського національного університету імені Т.Г.Шевченка* URL: <http://bulletin-econom.univ.kiev.ua/wp-content/uploads/2015/12/42.pdf> . 2008 р. - с.18 (дата звернення 01 жовтня 2019 року).
59. Сухонос С. І. Страхова послуга: *Збірник наукових праць національного університету державної податкової служби України*. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpnudps_2011_1_55 2011. (дата звернення 01 серпня 2019 року).
60. Семіколенова С.В. Особливості застосування класифікацій та групувань у страховій діяльності України: *Наукові записки НаУКМА*, 2011. URL:http://ekmair.ukma.edu.ua/bitstream/handle/123456789/3620/Siemikolenova_Osoblyvosti_zastosuvannia_klasyfikatsii.pdf?sequence=3&isAllowed=y (дата звернення 01 серпня 2019 року).
61. Семенчук І. А. Система «Зелена картка» як інструмент захисту відповідальності громадян: *Науковий вісник Херсонського державного університету*.2016 URL: http://www.ej.kherson.ua/journal/economic_16/3/32.pdf (дата звернення 01 жовтня 2019 року).
62. Супрун А., Петрішина Т. Світовий і національний страховий ринок: відмінності і взаємозв'язки: *Економічний аналіз* 2018 URL: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe Дата звернення 01 жовтня 2019 року
63. Стоимость зелёной карты в Украине 2019 URL: <https://green-card.in.ua/stoimost-zelyonoj-karty/> (дата звернення 01 жовтня 2019 року).
64. Стоимость страхования зелёная карта в Украине с октября снижена на 5,7% URL: <https://forinsurer.com/news/19/10/07/37248> (дата звернення 10 жовтня 2019 року).

65. Список СК – повних членів МТСБУ. URL: http://www.mtsbu.ua/ua/about_us/full_members_list/ (дата звернення 10 листопада 2019 року).

66. Тлуста Г., Ерастов В. Зарубіжний досвід функціонування та розвитку інтернет-страхування: *Вісник КНУ ім. Т.Г.Шевченка*. 2015 URL: http://bulletin-econom.univ.kiev.ua/wp-content/uploads/2015/10/168_8.pdf (дата звернення 01 жовтня 2019 року).

67. Федорова Н.О. Зарубіжний досвід державного регулювання страхової діяльності: *НТУ КПП*. 2017 URL: http://pa.stateandregions.zp.ua/archive/3_2017/22.pdf (дата звернення 01 жовтня 2019 року).

68. Федишин І.Б. Електронний бізнес та електронна комерція (опорний конспект лекцій для студентів напрямку «Менеджмент» усіх форм навчання): *Тернопіль, ТНТУ імені Івана Пулюя*. 2016. (дата звернення 01 жовтня 2019 року).

69. Фисун І.В., Чернявська О.В. Сутність страхової послуги як товару на страховому ринку: *Фінанси та кредит*. 2010 URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/71925648.pdf> (дата звернення 01 вересня 2019 року).

70. Януль І.Є., Касьянюк Т.С. Досвід зарубіжних країн в галузі страхування майна: *Економічна наука Інвестиції: практика та досвід*. 2017 URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/6_2017/15.pdf Дата публікації 2017 р. (дата звернення 01 жовтня 2019 року).

71. Insurance Services Office (ISO) URL: <https://www.thebalancesmb.com/insurance-services-office-iso-462706> (дата звернення 01 листопада 2019 року).