

*Кульчій О.О.,
кандидат юридичних наук, доцент кафедри правознавства
ВНЗ Укоопспілки «Полтавський
університет економіки і торгівлі»*

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВА ВИГОДОНАБУВАЧІВ НА ОДЕРЖАННЯ СТРАХОВОГО ВІДШКОДУВАННЯ ЗА ДОГОВОРОМ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВТОВЛАСНИКІВ

Анотація

В статті проаналізовано особливості забезпечення права вигодонабувачів на одержання страхового відшкодування за договором обов'язкового страхування відповідальності автовласників та надано рекомендації щодо покращення правового регулювання вказаного виду договору.

Ключові слова: вигодонабувачі, страхове відшкодування, автовласник, договір обов'язкового страхування відповідальності автовласників.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Істотним недоліком практичної реалізації правовідносин обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (далі – ОСЦПВВНТЗ) є система врегулювання збитків, що не дозволяє потерпілим своєчасно та у повному обсязі одержати страхове відшкодування завданих їм збитків. Основним засобом страхових компаній для цього є різноманітні формальності, передбачені ЗУ «Про ОСЦПВВНТЗ», або ж пряме порушення прав вигодонабувачів, страхувальників, осіб, відповідальність яких застрахована.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор, виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується

означена стаття. Страхування цивільної відповідальності виступає об'єктом спеціальних досліджень сучасних українських та зарубіжних дослідників – П.С. Голуба, Н.М. Копилкової, О.С. Красільникової, К.Ю. Маслової, Л.М. Мельникової, В.М. Никифорака, О.О. Посох, Т.М. Рассолової, О.А. Файєр та інших. У вітчизняній юридичній літературі рівень уваги до ОСЦПВВНТЗ не відповідає його ролі, значенню та перспективам розвитку. Відтак вимагає подальшого наукового аналізу процес забезпечення права вигодонабувачів на одержання страхового відшкодування за договором обов'язкового страхування відповідальності автовласників.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є аналіз забезпечення права вигодонабувачів на одержання страхового відшкодування за договором обов'язкового страхування відповідальності автовласників та надання рекомендацій щодо покращення правового регулювання вказаного виду договору.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Сьогодні страхові компанії нерідко вимагають від страхувальників надання доказів правомірності експлуатації транспортного засобу водієм-винуватцем ДТП навіть у тому випадку, якщо у матеріалах ДТП, оформлених співробітниками ДАІ, відсутні вказівки про притягнення до відповідальності за вказане правопорушення. Для постраждалих осіб це загрожує затягуванням страхових виплат. Наприклад, у рішенні у справі № 2-3549-1/10, прийнятому Печерським районним судом м. Києва 17 листопада 2010 р., було відмовлено у задоволенні позовних вимог потерпілої особи – вигодонабувача до ВАТ «УСК «Дженералі Гарант», оскільки позивач не надав доказів на підтвердження того, що особа, яка керувала забезпеченим автомобілем, експлуатувала його на законних підставах. Матеріали справи засвідчують, що страхова компанія направляла запити для з'ясування цього питання до страхувальника та особи, яка безпосередньо керувала забезпеченим ТЗ, з місячним інтервалом (17.08.2010 р. та 23.09.2010 р.) [1]. Це додатково вказує на те, що страхові компанії мали можливість затягувати виплату страхового

відшкодування, зловживаючи своїм правом, передбаченим ч. 4 ст. 25 Закону України «Про страхування», у разі необхідності робити запити про відомості, пов'язані із страховим випадком, до правоохоронних органів, банків, медичних закладів та інших підприємств, установ і організацій, що володіють інформацією про обставини страхового випадку, а також можуть самостійно з'ясовувати причини та обставини страхового випадку [2].

На нашу думку, цілком правильною в такій ситуації є позиція Апеляційного суду Полтавської області, який ухвалою у справі № 22ц-14077-2010 відхилив апеляційну скаргу ПрАТ – страхова компанія «Остра», яка прагнула уникнути нарахування штрафних санкцій за несвоєчасну виплату страхового відшкодування, мотивуючи це надсиланням листів-запитів до районного суду про направлення додаткових документів щодо ДТП (з інтервалом у 4 місяці). Суд вирішив, що «такі дії страхової компанії є внутрішніми діями компанії по оформленню документів страхового відшкодування і не повинні впливати на права позивача (потерпілої особи)» [3]. Вважаємо за необхідне закріпити подібну практику й у нормативно-правових актах, якими регулюється досліджуваний вид страхування.

Зміни до Закону «Про ОСЦПВВНТЗ», запроваджені Законом № 3045-VI від 17 лютого 2011 р. покликані частково усунути можливість затягування розгляду заяв про страхові виплати шляхом покладання на СК обов'язку збору документів, необхідних для прийняття рішення про здійснення регламентної виплати та встановлення для цього часових обмежень. Однак діяльність СК щодо прийняття рішення про виплату та безпосередню виплату страхового відшкодування має бути максимально чітко й однозначно регламентована.

Досвід переконливо доводить, що без надійних способів охорони й захисту забезпечити сумлінне виконання страховиками своїх обов'язків та оперативну виплату страхового відшкодування неможливо. Теоретично таким способом забезпечення є пеня, встановлена п. 36.5 ст. 36 Закону. Проте відповідно до її формулювання «за кожен день прострочення виплати страхового відшкодування (регламентної виплати) з вини страховика (МТСБУ) особі, яка має право на

отримання такого відшкодування, сплачується пеня з розрахунку подвійної облікової ставки Національного банку України, яка діє протягом періоду, за який нараховується пеня» (курсив наш – О. К.) [4]. Це означає, що страховики матимуть можливість уникнути відповідальності, перекладаючи вину за несвоєчасне виконання зобов'язань на інших осіб. Законом «Про ОСЦПВВНТЗ» встановлюється вичерпний перелік відомостей та документів, які страховик має право вимагати від вигодонабувача (потерпілої особи), але про інших осіб, зокрема, заподіювача шкоди, інші органи та установи Закон не згадує. Тож у випадку, якщо котрась із установ не відповість своєчасно на запит СК або страхувальник не надасть якихось документів (наприклад, які підтверджуватимуть законність володіння транспортним засобом особою, що винна у заподіянні шкоди внаслідок ДТП), відповідальність за затримку виплати СК може спробувати перекласти на них. У результаті цього вигодонабувач не отримає пеню. Однак у будь-якому разі своє право на пеню, зважаючи на таке формулювання п. 36.5 ст. 36. Закону, можна буде відстояти лише в суді. Слід зважати й на те, що не завжди встановлений розмір пені є достатнім для забезпечення виконання зобов'язання, й іноді страхові компанії свідомо йдуть на ризик застосування санкцій, затягуючи страхові виплати.

На нашу думку, СК має достатньо повноважень для здійснення своєчасного розслідування страхових випадків. Тому доцільно встановити презумпцію вини страхової компанії у затягуванні страхової виплати та полегшити можливості її стягнення, наприклад, у порядку наказного провадження. Це правило не повинно діяти лише у разі порушення своїх обов'язків вигодонабувачем. З цією метою необхідно доповнити перелік підстав для видачі судового наказу, визначений ст. 96 ЦПК України, пунктом 6 такого змісту: «заявлено вимогу про стягнення пені за несвоєчасну виплату страхового відшкодування за договором ОСЦПВВНТЗ, якщо дата подання заяви про страхове відшкодування та дата виплати страхового відшкодування документально підтверджені заявником та відсутній спір про розмір страхового відшкодування». Що ж до інших учасників

правовідносин, то СК можна надати право регресної вимоги щодо відшкодування виплаченої пені, якщо порушення строків виплати сталося з їх вини.

Щоб уможливити та полегшити застосування пропонованих способів, в Україні доцільно запровадити окремі елементи європейського права щодо регулювання обов'язкового страхування відповідальності автовласників, про що йшлося у першому розділі роботи. У першу чергу, мовиться про обов'язок страхової компанії здійснити обґрунтовану пропозицію компенсації, якщо відповідальність заподіювача шкоди (страхувальника) не оспорується, а збитки – обраховані (ч. 6 ст. 4 4-ої Директиви ЄС) [5]. Указана директива відводить на це максимально 3 місяці. П. 36.2 ст. 36 ЗУ «Про ОСЦПВВНТЗ» (у редакції ЗУ № 3045-VI) надає для прийняття рішення про здійснення страхового відшкодування або для вмотивованого рішення про відмову в його здійсненні 90 днів. Однак нерідко вказані строки порушуються. Зокрема, результати опитування на сайті МТСБУ свідчать, що понад 65 % потерпілих отримали відшкодування від СК у строки, що перевищують 3 місяці (станом на лютий 2012 р.) [6].

Треба звернути увагу, що п. 38¹.2 ст. 38¹ Закону «Про ОСЦПВВНТЗ» передбачає також і відповідальність страхувальника чи особи, відповідальність якої застрахована за невиконання чи неналежне виконання свого обов'язку щодо сприяння у розслідуванні причин та обставин ДТП, якщо це призвело до порушення строку здійснення страхового відшкодування [4]. Однак відповідальність визначено у розмірі 20 % суми страхового відшкодування, тобто вона не прив'язана до збитків, які може понести страховик. Тому складається ситуація, коли гіпотетично страхова компанія може уникнути відповідальності, переклавши вину за прострочення виплати на іншу особу, і, водночас, має право притягнути таку особу до відповідальності, отримавши додатковий прибуток. Вочевидь, задум законодавця був іншим, тож текст Закону потребує уточнення. Наприклад, указане положення можна сформулювати таким чином: «У разі, якщо невиконання (неналежне виконання) особою, відповідальність якої застрахована, водієм забезпеченого транспортного засобу чи особою, визначеною у пункті 13.1

статті 13 цього Закону, обов'язку, передбаченого пунктом 33¹.1 статті 33¹ цього Закону, призвело до порушення строку здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати), страховик (МТСБУ) має право вимагати від такої особи компенсацію в розмірі фактично сплаченої пені за час такого прострочення, але не більше 20 % виплаченого страхового відшкодування (регламентної виплати)».

Розмір пені за несвоєчасну виплату страхового відшкодування слід збільшити принаймні у півтора рази з метою дисциплінування СК та для посилення захисту інтересів вигодонабувачів. Як альтернативний варіант боротьби проти несвоєчасної виплати страхового відшкодування можна запропонувати стягнення зі страховика, крім пені на користь страхувальника, ще й адміністративного штрафу (з цією метою необхідно внести доповнення до КУпАП України). Подібний підхід застосовується, зокрема, у Франції.

Одна із найбільш резонансних новел законодавства щодо здійснення виплат з ОСЦПВВНТЗ полягає у запровадженні повідомлення про ДТП (т. зв. «європротоколу»). У разі настання ДТП за участю лише забезпечених ТЗ, за умови відсутності травмованих (загиблих) людей та згоди водіїв-учасників ДТП щодо її обставин та їх перебування у тверезому стані, вони мають право спільно скласти повідомлення про ДТП, що дасть можливість зекономити час, а винуватцеві ДТП – уникнути адміністративної відповідальності (п. 33.2 ст. 33 ЗУ «Про ОСЦПВВНТЗ») [4; 7].

Це право особи, відповідальність яких застрахована, отримали лише з 19 вересня 2011 р., з набранням чинності ЗУ № 3045-VI від 17 лютого 2011 р. Відтак досвід реалізації цього права досі незначний, але проблеми, що перешкоджають можливості його реалізації, вже активно обговорюються. Інша проблема полягає в тому, що на момент набрання чинності Законом у страховиків були відсутні бланки європротоколів. Проте якщо страхувальників за договорами, укладеними після 19 вересня 2011 р., ними мають забезпечити, то питання забезпечення такими бланками страхувальників за раніше укладеними договорами є невирішеним. Прямої вказівки щодо цього питання у Законі немає. Тому страховики і страхувальники мають протилежні точки зору. На нашу думку,

все ж переконливішою видається аргументація страховиків. Це пов'язано не тільки з тим, що положення п. 17.5 ст. 17 ЗУ «Про ОСЦПВВНТЗ» не можна застосовувати до договорів, укладених до набрання чинності цим пунктом, але й з певними економічними міркуваннями. Найбільш тісний зв'язок запровадження «європротоколів» має зі зміною вартості полісів, позаяк при цьому змінюються ризики (передусім, пов'язані з загрозою порушень договірних умов). Відтак найбільшою проблемою на момент набрання чинності Законом № 3045 є те, що нові розміри коригуючих коефіцієнтів, з допомогою яких безпосередньо визначається конкретна вартість поліса ОСЦПВВНТЗ, було затверджено лише 28 листопада 2011 р. [8].

Слід зауважити, що за рік з моменту запровадження європротокол практично не набув поширення. Тож про якусь достовірну статистику не йдеться. Причинами такого явища насамперед можна назвати малу обізнаність із такою можливістю, юридичну безграмотність значної частини водіїв, психологічну неготовність (консерватизм). Однак треба вказати й певні об'єктивні причини, що мають бути враховані у подальшому вдосконаленні законодавства. До них можна віднести неузгодженість правил майнового страхування (КАСКО) та законодавства щодо ОСЦПВВНТЗ. Отже, якщо хоча б один учасник ДТП має КАСКО і договір не передбачає виплати без довідки ДАІ, або передбачуваний розмір збитків перевищує передбачені договором ліміти, європротокол не може бути використаний. Другою причиною є цілком обґрунтовані побоювання водіїв щодо недобросовісності страховиків, які можуть відмовити у страховому відшкодуванні через найменші помилки у «європротоколі».

Отже, необхідно проводити роботу щодо узгодження законодавства щодо майнового страхування та страхування відповідальності, зокрема, щодо суми страхового відшкодування, що може здійснюватися без довідки ДАІ. Щодо оформлення повідомлень про ДТП слід встановити менш жорсткі вимоги. Крім того, Інструкція щодо заповнення Повідомлення про ДТП радить за наявності відповідних технічних засобів провести фотографування місця події та обох транспортних засобів, причетних до ДТП і надати фото страховикові [67]. Однак

правова роль указаних матеріалів жодним документом не визначена. Вважаємо за необхідне законодавчо встановити обов'язок страховика враховувати фото-відеоматеріали при прийнятті рішення про страхове відшкодування, зокрема у випадках помилок при оформленні Повідомлення про ДТП. Це дасть можливість знизити ризик відмови СК у разі помилок у Повідомленні про ДТП і водночас дасть можливість СК більш повно оцінити обставини ДТП. Додатково варто приділити увагу регламентації порядку здійснення фіксації, мінімальним технічним параметрам обладнання (щодо відеореєстраторів – сертифікації) тощо.

Вважаємо за необхідне зосередитися і на організаційних питаннях. Слід доповнити Типову навчальну програму підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів, затверджену постановою КМ України від 2 березня 2010 р. № 229 (додатково – Типові навчальні плани і програми підготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, затверджені Наказом Міністерства освіти від 5 січня 1995 р. № 8), матеріалом, присвяченим страхуванню відповідальності (наприклад, у межах Тем 4 – «Основи права» предмета «Основи керування ТЗ і вимоги безпеки дорожнього руху») [4; 9]. При опрацюванні цієї теми водіям слід викладати основні положення законодавства про ОСЦПВВНТЗ, навчати правильно діяти в умовах ДТП та, зокрема, заповнювати бланки повідомлень про ДТП, готувати документи для отримання страхового відшкодування. Це сприятиме підвищенню готовності наступного покоління водіїв до негараздів, які можуть трапитися під час експлуатації ТЗ.

Важливим питанням, що має безпосередній вплив на права вигодонабувачів та страхувальників, є розмір страхової суми. На сьогодні ліміти відповідальності страховика за договорами ОСЦПВВНТЗ встановлюються Розпорядженням Держфінпослуг № 566 від 9 липня 2010 р. За шкоду, заподіяну майну потерпілих, така сума становить 50 тис. грн. на одного потерпілого, за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих, – 100 тис. грн. на одного потерпілого. Цим же розпорядженням встановлюється розмір базового страхового платежу (180 грн.) та коригуючі коефіцієнти [139].

Актуальною проблемою для визначення розмірів страхового відшкодування та страхової премії є інфляція, що призводить до їх знецінення. Внесення змін до цих розмірів – доволі складний і тривалий процес, що потребує багатьох погоджень. В Україні розміри страхових сум та базових страхових платежів можна визначати у мінімальних розмірах заробітної плати, що дасть можливість регулювати їх суму без значних зусиль і більш оперативно (щоквартально). Альтернативою пропонованому підходу може стати складання спеціальних регламентів з описом характеру ушкоджень, діагнозу та розрахованим мінімальним розміром відшкодування у таких випадках. Однак запровадження такої системи потребує більших організаційних витрат, залучення медпрацівників до визначення розміру збитків (віднесення до певної категорії за наявним регламентом).

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Таким чином, головним критерієм якості правового регулювання суспільних відносин виступає його ефективність. Для здійснення ефективного правового регулювання необхідна чітка постановка мети та завдань, обумовлених потребами і проблемами системи страхування в Україні. Ефективність правового регулювання забезпечують різноманітні чинники, проаналізовані дослідниками як на теренах України, так і за кордоном. Проте між авторами різних концепцій немає суперечностей у баченні критеріїв ефективності: вони по-різному визначаються, мають неоднаковий рівень деталізації.

Відсутність радикальних перетворень, готовність законодавця реагувати на запити страхового співтовариства та страхувальників, про що свідчать неодноразові зміни до Закону та підзаконних нормативних актів, дозволяють зробити висновок, що регулювання ОСЦПВВНТЗ характеризується стійкістю та, водночас, мобільністю. Провідну роль у визначенні ефективності механізму правового регулювання договірних відносин ОСЦПВВНТЗ відіграють динамічні чинники, які відображають показники якості всього процесу просування нормативної бази до реалізації. Насамперед слід звернути увагу на темп процесу.

Він має бути максимально високим на кожному етапі шляху правової норми до реалізації.

У відносинах ОСЦПВВНТЗ варто враховувати і чинник кумулятивності, скорочення кількості суб'єктів та інстанцій, причетних до врегулювання страхових виплат за ОСЦПВВНТЗ, покликаних забезпечити прискорення цього процесу. Відтак необхідно максимально розширити можливості досудового та позасудового врегулювання спорів щодо ОСЦПВВНТЗ. Зокрема, слід дослідити можливість розгляду спорів щодо відшкодування шкоди у ході розгляду адміністративного правопорушення (подібно до цивільних позовів у кримінальній справі). Однак у випадку страхування цивільно-правової відповідальності необхідно забезпечити баланс між кумулятивністю та належним рівнем контролю, що має убезпечити всіх учасників договірних відносин від порушення їх прав.

Гнучкість механізму правового регулювання договірних відносин ОСЦПВВНТЗ, на нашу думку, тісно пов'язана з поєднанням у такому регулюванні засобів нормативного та індивідуального регулювання. Найбільш актуальним положенням договору ОСЦПВВНТЗ, що потребує індивідуального регулювання, виступає термін його дії, розмір страхової суми, відсоток цього ліміту, відведений на покриття моральної шкоди, та система коригуючих коефіцієнтів до страхового платежу.

З метою розширення використання заохочень у правовому регулюванні договірних відносин ОСЦПВВНТЗ доцільно прагнути до запровадження вищого розміру базового страхового тарифу, при цьому збільшивши кількість понижуючих страхових коефіцієнтів. Слід приділити належну увагу порядку їх використання, адже нерідко бажання отримати нижчий страховий тариф або уникнути його підвищення спонукає страхувальників до вчинення правопорушень, надання неправдивої інформації страховикам.

Література:

1. Рішення Печерського районного суду м. Києва у справі № 2-3549-1/10 від 17 листопада 2010 р. [Електронний ресурс] // Єдиний державний реєстр судових рішень. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/12493646>. – Назва з екрана.
2. Про страхування: Закон України у редакції Закону від 4 жовтня 2001 р., № 2745-III // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 7. – Ст. 50.
3. Ухвала Апеляційного суду Полтавської області у справі № 22ц-14077-2010 від 30 листопада 2010 р. [Електронний ресурс] // Єдиний державний реєстр судових рішень. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/13438222>. – Назва з екрана.
4. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 1 липня 2004 р., № 1961-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 1. – Ст. 1.
5. Council of Bureau. European Law : веб-сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.cobx.org/en/index-module-orke-page-view-id-65.html>. – Назва з екрана.
6. Як швидко Ви отримували відшкодування від страхової компанії : результати опитування // МТСБУ : веб-сайт. – Режим доступу: http://www.mtsbu.kiev.ua/index.php?option=com_poll&task=results&id=15. – Назва з екрана.
7. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування: Закон України від 17 лютого 2011 р., № 3045-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 39. – Ст. 386.
8. Про внесення змін до Корируючих коефіцієнтів та їх розмірів, затверджених розпорядженням Держфінпослуг від 09.07.2010 № 566: Розпорядження Держфінпослуг від 28 листопада 2011 р., № 708 // Офіційний вісник України. – 2011. – № 99. – Ст. 3645.

9. Про затвердження Типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів: Постанова КМ України від 2 березня 2010 р., № 229 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 16 – Ст. 749.
10. Про деякі питання здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Розпорядження Держфінпослуг від 9 липня 2010 р., № 566 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 64. – Ст. 2229.