

Одеський державний університет внутрішніх справ
Міністерства внутрішніх справ України
Одеський державний університет внутрішніх справ
Міністерства внутрішніх справ України

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

КАРПЕНКО КАРИНА КОСТЯНТИНІВНА

УДК 342.951

ДИСЕРТАЦІЯ
АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ
У СФЕРІ ОBOB'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ
ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ АВТОМОБІЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ
ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

12.00.07 – адміністративне право і процес;
фінансове право; інформаційне право
08 – Право

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ К.К. Карпенко

(підпис, ініціали та прізвище здобувача)

Науковий керівник Заєць Олександр Михайлович кандидат юридичних наук, доцент

АНОТАЦІЯ

Карпенко К.К. Адміністративно-правове регулювання у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» (081 - Право). – Одеський державний університет внутрішніх справ МВС України, Одеса, 2020.

Дисертація є комплексним дослідженням адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні.

Здійснення реформування і структурної перебудови національного законодавства держави обумовлює необхідність подальшого розвитку національного страхового ринку як складової частини фінансового ринку України, що сприяє створенню підґрунтя для стійкого економічного зростання і забезпечує відшкодування збитків у разі стихійного лиха, аварій, катастроф та інших непередбачених подій, що негативно впливають на добробут населення, діяльність суб'єктів господарювання і держави загалом.

Будучи провідною ланкою ринкової економіки, страхова сфера виступає складним механізмом, що чутливо реагує на всі соціально-економічні, політичні та соціопсихологічні процеси, що відбуваються в країні. Як результат, сучасний стан розвитку страхового ринку характеризується складністю та суперечливістю, що пояснюється недосконалістю галузевого законодавства, низькою платоспроможністю вітчизняних страхувальників, проявами галузевого монополізму, недостатнім рівнем кваліфікації кадрів у страхових компаній, великою кількістю видів обов'язкового страхування, зловживаннями у сфері страхових відносин як з боку страховиків, так і страхувальників, що свідчать про необхідність удосконалення механізму адміністративно-правового регулювання у вказаній сфері.

Варто наголосити, що здійснення адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів обумовлено також певними соціально-економічними потребами суспільства та з мінімізацією рівня ризику як страховиків, так і страхувальників.

Беручи до уваги комерційний інтерес страховиків що переважає над інтересами страхувальників, необхідність такого регулювання зумовлюється бажанням держави гарантувати соціальний спокій суспільства, зокрема в умовах перманентної світової фінансової кризи. Останнє є одним із важливих чинників у вирішенні ряду соціальних та економіко-правових проблем співвітчизників.

Автомобільний транспорт є зручним, маневреним, швидким, що зумовлює його активний розвиток. Проте в умовах нерозвиненої, застарілої транспортної інфраструктури та переважної частини автопарку, недосконалої системи підготовки водіїв, низького рівня їх правової свідомості й культури це призводить до зростання кількості дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). Ситуація на дорогах України визнана однією з головних загроз національній безпеці.

З огляду на це обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів, як ефективний механізм захисту майнових прав та інтересів як потерпілих осіб, так і власників транспортних засобів (далі- ТЗ) стає необхідним елементом економічної і правової системи держави.

Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (далі – ОСЦПВВНТЗ) набрав чинності 1 січня 2005 р. Відтоді нормативна база, підзаконні нормативні акти, спрямовані на забезпечення дії Закону, перманентно вдосконалюються. Завдяки цим заходам ОСЦПВВНТЗ перетворилося на справді масове явище. За 2018 р. було оформлено договорів, що розпочали дію 7 720 277 полісів, що свідчить про значне охоплення володільців транспортних засобів страхуванням відповідальності (тоді як у 2017 р. – лише 7 408 257).

Однак, незважаючи на наявну нормативну базу регулювання відносин щодо ОСЦПВВНТЗ, окремі її положення викликають нарікання учасників правовідносин щодо цього виду страхування – страхувальників (невідповідність розміру страхових платежів спричинюваним ризикам, гарантії захисту майнових інтересів у разі настання страхового випадку), страховиків (забезпечення обов’язковості страхування, адекватний розрахунок страхових платежів, протидія шахрайству), вигодонабувачів (гарантування і спрощення процедури отримання страхового відшкодування, його повнота).

Відповідно до поставленої мети нами під час проведення дослідження сформульовано та удосконалено визначення поняття «адміністративно-правове регулювання обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів»; сформульовано авторські пропозиції щодо внесення змін та доповнень до нормативних актів України, норми яких регулюють відносини у сфері обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів; удосконалено механізм адміністративно-правового регулювання обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів, а також теоретичні положення щодо змісту форм та методів адміністративно-правового регулювання обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів; дістали подальшого розвитку дослідження системи органів, уповноважених здійснювати адміністративно-правове регулювання обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів, а також чинників, що впливають на ефективність адміністративно-правового регулювання обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів та запропоновано їх класифікацію.

У роботі проаналізовано чинне галузеве законодавство і практику адміністративно-правового регулювання обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів, вивчено

генезис адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів, висвітлено та проаналізовано світовий досвід правового забезпечення страхової діяльності. Досліджено об'єктивні та суб'єктивні чинники, що впливають на ефективність адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів, визначено напрями підвищення ефективності регуляторного механізму через удосконалення його правових й організаційних основ. З'ясовані теоретичні та практичні проблеми визначення адміністративно-правового статусу Моторно (транспортного) страхового бюро України, який забезпечує формування конкурентної політики в державі. В роботі досліджено етимологію поняття правовий статус, узагальнено його розуміння в науці та практиці. Визначено поняття, структуру адміністративно-правового статусу Моторно (транспортного) страхового бюро України та його структурних підрозділів, їх місце в системі органів державної влади, систему функцій та адміністративно-правових повноважень. Охарактеризовано основні повноваження Моторно (транспортного) страхового бюро України, в залежності від мети та функцій вони поділяються на такі: організаційно-регулятивні; контрольні; правоохоронні. Піддано аналізу практику правового регулювання та реалізації елементів адміністративно-правового статусу Моторно (транспортного) страхового бюро України. Виділені основні форми взаємодії Моторно (транспортного) страхового бюро України з іншими державними органами і органами місцевого самоврядування. Сформульовано пропозиції щодо оптимізації адміністративно-правового статусу Моторно (транспортного) страхового бюро України шляхом внесення змін і доповнень до чинного законодавства.

Ключові слова: страхування, відповідальність, транспортний засіб, договір, страховий поліс, страховий сертифікат, власність, регулювання, адміністративно-правовий статус.

SUMMARY

Karpenko K.K. Administrative-legal regulation in the field of civil liability insurance of owners of land vehicles in Ukraine. - Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.

Thesis for a Candidate of Law Degree in Specialty 12.00.07 “Administrative Law and Process; finance law; information law” (081 - Law). - Odessa State University of Internal Affairs of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine, Odessa, 2020.

The dissertation is a complex study of administrative and legal regulation of obligatory insurance of civil liability of owners of land vehicles in Ukraine.

The implementation of the reform and structural restructuring of the national legislation of the state necessitates the further development of the national insurance market as an integral part of the financial market of Ukraine, which helps to create the basis for sustainable economic growth and provides compensation for losses in the event of natural disasters, accidents, catastrophes and other unforeseen events, for the welfare of the population, the activities of economic entities and the state as a whole.

As a leading market economy, the insurance industry is a complex mechanism that sensitively responds to all socio-economic, political and socio-psychological processes taking place in the country. As a result, the current state of development of the insurance market is characterized by complexity and controversy, which is explained by the imperfection of sectoral legislation, low solvency of domestic insurers, manifestations of industry monopoly, insufficient qualification of personnel in insurance companies, a large number of types of compulsory insurance insurance, by insurers and insurers, which testify to the need to improve the mechanism of administrative and legal regulation in that area.

It should be emphasized that the implementation of administrative and legal regulation of compulsory insurance of civil liability of owners of land vehicles is also conditioned by certain socio-economic needs of society and minimizing the risk level of both insurers and insureds.

Given the commercial interest of insurers outweighing the interests of insureds, the need for such regulation is conditioned by the desire of the state to guarantee the

social peace of society, in particular in the face of a permanent global financial crisis. The latter is one of the important factors in solving a number of social and economic and legal problems of compatriots.

Road transport is convenient, maneuverable, fast, which causes its active development. However, in the conditions of underdeveloped, outdated transport infrastructure and the vast majority of the fleet, poor training system, low level of legal consciousness and culture, this leads to an increase in traffic accidents (hereinafter - road accidents). The situation on the roads of Ukraine is recognized as one of the major threats to national security.

In view of this, compulsory insurance of civil liability of owners of land vehicles (hereinafter referred to as CICLOLV) as an effective mechanism for the protection of property rights and interests of both injured persons and owners of vehicles (hereinafter - TOR) becomes a necessary element of the economic and legal system. of the state.

The Law of Ukraine "On Compulsory Insurance of Civil Liability of Land Vehicle Owners" entered into force on January 1, 2005. Since then, the regulatory framework, the by-laws aimed at ensuring the operation of the Law, have been permanently improved. Thanks to these measures, CICLOLV has become a truly mass phenomenon. In 2018, contracts were initiated that started 7 720 277 policies, which indicates a significant coverage of vehicle owners with liability insurance (compared to only 7 408 257 in 2017).

However, in spite of the existing regulatory framework for regulating the relations with CICLOLV, some of its provisions cause criticism of participants in the legal relationship regarding this type of insurance - insurers (inconsistency of the amount of insurance payments caused by risks, guarantees of protection of property interests in the event of collateral, insurance, adequate calculation of insurance payments, counteraction to fraud), beneficiaries (guarantee and simplification of the procedure of obtaining insurance indemnity ting its completeness).

In accordance with this goal, during the research we formulated and refined the definition of "administrative and legal regulation of compulsory insurance of civil liability of owners of land vehicles"; formulated the author's proposals for amendments

to the normative acts of Ukraine, the rules of which regulate relations in the field of obligatory insurance of civil liability of owners of land vehicles; the mechanism of administrative regulation of the obligatory insurance of civil liability of owners of land vehicles has been improved, as well as the theoretical provisions on the content of forms and methods of administrative and legal regulation of the obligatory insurance of civil liability of owners of land vehicles; got further development of the system of bodies authorized to carry out administrative and legal regulation of the obligatory insurance of civil liability of owners of land vehicles, as well as factors that influence the effectiveness of the administrative and legal regulation of the obligatory insurance of civil liability of owners of land vehicles and their classification is proposed.

The article analyzes the current sectoral legislation and practice of administrative and legal regulation of obligatory insurance of civil liability of owners of land vehicles, examines the genesis of administrative and legal regulation of obligatory insurance of civil liability of owners of land vehicles, clarifies and analyzes the legal provision of insurance activities. The objective and subjective factors that influence the effectiveness of the administrative and legal regulation of the obligatory civil liability insurance of the owners of land vehicles are investigated, the directions of increasing the efficiency of the regulatory mechanism through the improvement of its legal and organizational bases are determined. The theoretical and practical problems of determining the administrative and legal status of the Motor (Transport) Insurance Bureau of Ukraine, which ensures the formation of competition policy in the country, are clarified. The etymology of the concept of legal status is investigated in the work, its understanding in science and practice is generalized. The concept, structure of the administrative and legal status of the Motor (Transport) Insurance Bureau of Ukraine and its structural subdivisions, their place in the system of state authorities, the system of functions and administrative and legal powers have been determined. The basic powers of the Motor (Transport) Insurance Bureau of Ukraine are characterized, depending on the purpose and functions they are divided into the following: organizational and regulatory; control; law enforcement. The practice of legal regulation and implementation of the elements of the administrative-legal status of the Motor (Transport) Insurance Bureau of Ukraine is

analyzed. The main forms of interaction of the Motor (Transport) Insurance Bureau of Ukraine with other state and local self-government bodies are highlighted. The proposals on optimization of the administrative and legal status of the Motor (Transport) Insurance Bureau of Ukraine by amending the current legislation are formulated.

Keywords: insurance, liability, vehicle, contract, insurance policy, insurance certificate, property, regulation, administrative and legal status.

Список публікацій здобувача:

Основні наукові результати дисертації:

1. Карпенко К.К. Історична ретроспектива формування та розвитку страхування наземних транспортних засобів в Україні. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка*. 2017 № 1. С. 141-150.

2. Karpenko K.K. Classification of Insurance Owners of Vehicles in Ukraine. *European Reforms Bulletin*. 2017. № 1. P. 26-32.

3. Karpenko K.K. Organization of information exchange between the Motor (Transport) Insurance Bureau of Ukraine and the National Police of Ukraine through the use of data of the Unified Centralized Database of MTIBU contracts of compulsory motor insurance. *European Reforms Bulletin*. 2017. № 2. P. 22-26.

4. Карпенко К.К. Елементи адміністративно-правового статусу суб'єктів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні. *Юридичний бюлетень*. 2017. № 4. С. 77-90.

5. Карпенко К.К. Зарубіжний досвід адміністративно-правового регулювання у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка*. 2018 № 2. С. 151-162.

Апробація матеріалів дисертації:

6. Карпенко К.К. Особливості формування і розвитку страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів. *Стан та перспективи розвитку адміністративного права України: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф., м. Одеса, 12 жовтня 2016 р.* Одеса : ОДУВС, 2016. С. 74-76.

7. Карпенко К.К. Становлення інституту страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні. *АЕРО-2016. Повітряне і космічне право: [Матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів, м. Київ, Національний авіаційний університет, 24 листопада 2016 р.]* Том 1. Тернопіль: Вектор. С. 36-39.

8. Карпенко К.К. Етапи становлення інституту страхування наземних транспортних засобів в Україні. *Актуальні проблеми правоохоронної діяльності : матер. Всеукр. наук.-практ. Інтернет конференції (м. Сєвєродонецьк, 23 грудня 2016 р.) ; упоряд. к.ю.н., доц. В.С. Бондар, к.ю.н. М.В. Кривонос. Сєвєродонецьк : Луган. держ. ун-т внутр. справ ім. Е.О. Дідоренка, 2017. С. 140-143.*

9. Карпенко К.К. Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: поняття та основні ознаки. *Роль та місце правоохоронних органів у розбудові демократичної правової держави: матеріали IX міжнар. наук.-практ. інтернет-конф., м. Одеса, 30 березня 2017 р. Одеса: ОДУВС, 2017. С. 23-25.*

10. Карпенко К.К. Адміністративно-правова сутність правовідносин у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні. *Сучасні проблеми адміністративного права та процесу : тези доп. учасників Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 30 черв. 2017 р.).* МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ, каф. адмін. права і процесу ф-ту № 3. Харків, 2017. С. 206-209.

11. Карпенко К.К. Пряме врегулювання збитків за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні: шляхи удосконалення. *Стан та перспективи розвитку адміністративного права України: матеріали IV міжнар. наук.-практ. конф., м. Одеса, 10 листопада 2017 р. Одеса: ОДУВС, 2017. С. 250-253.*

12. Карпенко К.К. Управління централізованими страховими резервними фондами моторно (транспортного) страхового бюро України. *Роль та місце правоохоронних органів у розбудові демократичної правової держави: матеріали X міжнар. наук.-практ. інтернет-конф., м. Одеса, 30 березня 2018 р. Одеса: ОДУВС, 2018. С. 43-44.*

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	13
ВСТУП.....	14
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ ОBOB'ЯЗKOBГO СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ АВТОМОБІЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ.....	24
1.1. Історико-правовий аспект формування і розвитку адміністративно- правового регулювання у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні	24
1.2. Поняття, зміст та класифікація видів страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів.....	47
1.3. Страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні, як об'єкт адміністративного права	67
Висновки до розділу	81
РОЗДІЛ 2. АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ СТАТУС СУБ'ЄКТІВ ОBOB'ЯЗKOBГO СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ АВТОМОБІЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ.....	83
2.1. Характеристика адміністративно-правового статусу суб'єктів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні	83
2.2. Адміністративно-правовий статус Моторно (транспортного) страхового бюро України.....	104
2.2.1. Мета, завдання та функції Моторно (транспортного) страхового бюро України	104
2.2.2. Компетенція Моторно (транспортного) страхового бюро України та організація його діяльності	119
2.3. Взаємодія суб'єктів забезпечення функціонування інституту обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні	149
Висновки до розділу	160

РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ АВТОМОБІЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ	163
3.1. Адміністративно-правове регулювання у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів у зарубіжних країнах	163
3.2. Напрями удосконалення адміністративно-правового регулювання у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні	181
Висновки до розділу	204
ВИСНОВКИ	206
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	212
ДОДАТКИ	226

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ГУ НП	Головне управління Національної поліції
ДПП	Департамент патрульної поліції
ДКП	Департамент кримінальної поліції
ДТП	Дорожньо-транспортна пригода
КК	Кримінальний кодекс
КПК	Кримінально-процесуальний кодекс
МВС	Міністерство внутрішніх справ
МТСБУ	Моторно (транспортне) страхове бюро України
Нацкомфінпослуг	Національна комісія з регулювання ринків фінансових послуг
ОСЦВП	Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів
ПАТ	Публічне акціонерне товариство
ПрАТ	Приватне акціонерне товариство
США	Сполучені Штати Америки
СТ	Страхове товариство
СК	Страхова компанія
ТЗ	Транспортний засіб
ЦБД	Центральна база даних

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Перманентне реформування і структурування національного законодавства обумовлює необхідність подальшого розвитку національного страхового ринку як складової частини фінансового ринку України, що сприяє створенню підґрунтя для стійкого економічного зростання і забезпечує відшкодування збитків у разі стихійного лиха, аварій, катастроф та інших непередбачених подій, що негативно впливають на добробут населення, діяльність суб'єктів господарювання і держави загалом.

Будучи провідною ланкою ринкової економіки, страхова сфера виступає складним механізмом, що чутливо реагує на всі соціально-економічні, політичні та соціопсихологічні процеси, що відбуваються в країні. Як результат, сучасний стан розвитку страхового ринку характеризується складністю та суперечливістю, що пояснюється недосконалістю галузевого законодавства, низькою платоспроможністю вітчизняних страхувальників, проявами галузевого монополізму, недостатнім рівнем кваліфікації кадрів у страхових компаній, великою кількістю видів обов'язкового страхування, зловживаннями у сфері страхових відносин як з боку страховиків, так і страхувальників, що свідчать про необхідність удосконалення механізму адміністративно-правового регулювання у вказаній сфері.

Варто наголосити, що здійснення адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів обумовлено також певними соціально-економічними потребами суспільства та з мінімізацією рівня ризику як страховиків, так і страхувальників.

Автомобільний транспорт є зручним, маневреним, швидким, що зумовлює його активний розвиток. Проте в умовах нерозвиненої, застарілої транспортної інфраструктури та переважної частини автопарку, недосконалої системи підготовки водіїв, низького рівня їх правової свідомості й культури це призводить до зростання кількості дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП): за 2017 рік – 162526 пригод; за

2018 рік – 150120 пригод; за 2019 рік – 160675 пригод¹. Ситуація на дорогах України визнана однією з головних загроз національній безпеці.

З огляду на це обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів як ефективний механізм захисту майнових прав та інтересів як потерпілих осіб, так і власників транспортних засобів (далі- ТЗ) стає необхідним елементом економічної і правової системи держави. Обов'язкове страхування виступає превентивним заходом забезпечення безпеки в сфері дорожнього руху, засобом підвищення грамотності, культури водіння і рівня правосвідомості водіїв. Крім того, обов'язкове страхування - це захід, спрямований на мінімізацію негативних наслідків дорожньо-транспортних пригод, гарантія забезпечення прав і законних інтересів як потерпілих, так і винуватців скоєння дорожньо-транспортної пригоди.

Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» набрав чинності 1 січня 2005 р. Після його прийняття нормативна база та підзаконні нормативні акти, спрямовані на забезпечення дії цього Закону, перманентно вдосконалюються. Завдяки цим заходам ОСЦПВВНТЗ перетворилося на справді масове явище. За 2018 р. було оформлено договорів, що розпочали дію 7 720 277 полісів, що свідчить про значне охоплення володільців транспортних засобів страхуванням відповідальності (тоді як у 2017 р. – лише 7 408 257).

Однак, незважаючи на наявну нормативну базу регулювання відносин щодо ОСЦПВВТЗ, окремі її положення викликають нарікання учасників правовідносин щодо цього виду страхування – страхувальників (невідповідність розміру страхових платежів спричинюваним ризикам, гарантії захисту майнових інтересів у разі настання страхового випадку), страховиків (забезпечення обов'язковості страхування, адекватний розрахунок страхових платежів, протидія шахрайству), вигодонабувачів (гарантування і спрощення процедури отримання страхового відшкодування, його повнота). Ці та інші проблеми є одними із важливих

¹ Джерело: Офіційний сайт Департаменту патрульної поліції Національної поліції України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>

чинників у вирішенні ряду соціальних та фінансово-правових проблем держави, що й обумовило вибір теми дисертації.

Адміністративно-правове регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів у межах юридичної науки адміністративного права є, на жаль, малодослідженим. Фундаментальною основою для вказаного дослідження стали праці таких вчених: В.Б. Авер'янова, О.М. Бандурки, А.І. Берлача, В.Т. Білоуса, І.Л. Бородіна, Ю.П. Битяка, В.М. Гаращука, І.П. Голосніченка, В.Л. Грохольського, О.М. Зайця, Д.П. Калаянова, Р.А. Калюжного, Т.О. Коломоєць, В.В. Ковальської, В.К. Колпакова, А.Т. Комзюка, В.Т. Комзюка, В.В. Конопльова, В.І. Курила, О.В. Кузьменко, К.Б. Левченко, Д.М. Лук'янця, А.А. Нечай, О.І. Остапенка, В.П. Петкова, С.В. Петкова, Д.В. Приймаченка, Т.О. Проценко, О.П. Рябченко, В.О. Шамрая, Х.П. Ярмачі та ін. Окремі питання щодо проблематики даного дослідження знайшли своє відображення у працях науковців у галузі фінансового права, зокрема: Н.В. Безсмертної, Т.В. Блащук, К.П. Василенко, О.В. Гриня, І.О. Дзери, Ю.О. Заїки, Л.Л. Кінащук, С.А. Пилипенко, В.М. Співака, Н.С. Хатнюка, В.П. Янишена.

Таким чином, розгляд адміністративно-правових аспектів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів і питань впливу обов'язкового страхування на забезпечення безпеки в сфері дорожнього руху не було самостійним предметом монографічних досліджень. викладені обставини свідчать про недостатній мірі наукової розробленості теми.

Актуальність дослідження визначається необхідністю осмислення суті і місця обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів в системі забезпечення безпеки дорожнього руху, розробки теоретичних і методологічних основ вдосконалення даного інституту і визначення пріоритетних напрямків його розвитку.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами. Тема дисертаційної роботи сформульована відповідно до переліку тем науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт Одеського державного університету

внутрішніх справ «Пріоритетні напрями розвитку реформування правоохоронних органів в умовах розгортання демократичних процесів у державі» (державний реєстраційний номер 0116U006773). Дисертація виконана згідно з планом науково-дослідницької роботи кафедри адміністративного права та адміністративного процесу Одеського державного університету внутрішніх справ на тему: «Забезпечення прав і свобод людини в сучасних умовах адміністративно-правовими засобами» (державний реєстраційний номер 0114U004012).

Тему дисертації затверджено на засіданні Вченої ради Одеського державного університету внутрішніх справ (протокол № 10 від 17.04.2014) та уточнена на засіданні Вченої ради Одеського державного університету внутрішніх справ (протокол № 8 від 29.01.2020), а також розглянута координаційним бюро відповідного відділення Національної академії правових наук України і має позитивний відгук щодо актуальності, коректності формулювання і доцільності дослідження у вигляді дисертації за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право.

Мета і завдання дослідження відповідно до предмета та об'єкта дослідження полягають в тому, щоб дослідити особливості адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів, як одного із заходів забезпечення безпеки в сфері дорожнього руху, визначити та узагальнити правові та організаційні засади діяльності державних органів щодо регуляторного впливу на суб'єктів страхових правовідносин, а також вироблення наукових і практичних рекомендацій щодо вдосконалення правового регулювання у вказаній сфері та практики його застосування.

Зазначена мета дослідження конкретизується такими основними завданнями:

- простежити генезу адміністративно-правового регулювання у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів;
- розглянути поняття, правові основи, базові характеристики страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів;

- сформулювати авторське визначення поняття «адміністративно-правове регулювання страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів»;

- проаналізувати види та структуру адміністративних правовідносин у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів;

- здійснити систематизацію правових основ діяльності суб'єктів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні;

- визначити поняття адміністративно-правового статусу Моторно (транспортного) страхового бюро України;

- окреслити структуру, завдання та класифікацію функцій адміністративно-правового статусу Моторно (транспортного) страхового бюро України;

- дослідити межі компетенції Моторно (транспортного) страхового бюро України;

- узагальнити зарубіжний досвід адміністративно-правового регулювання у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів та основні передумови його застосування в Україні;

- сформулювати основні напрями вдосконалення механізму адміністративно-правового регулювання у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів, виробити наукові і практичні рекомендації щодо зміни і доповнення чинного законодавства в даній сфері.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів в Україні.

Предметом дослідження є адміністративно-правове регулювання у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні.

Методи дослідження. Методологічною основою дисертаційної роботи є сукупність методів і прийомів наукового пізнання. Їх застосування обумовлюється системним підходом, що дає можливість досліджувати проблеми в єдності їх соціального змісту і юридичної форми. За допомогою логіко-семантичного методу поглиблено понятійний апарат (п.п. 1.1, 1.2., 1.3). Для аналізу адміністративно-

правового статусу Моторно (транспортного) страхового бюро України як складної правової конструкції використовувались методи аналізу та синтезу (п.п. 2.1, 2.2, 2.3). За допомогою історико-правового методу досліджувались процеси формування, становлення і розвитку адміністративно-правового регулювання у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів (п. 1.1). Структурно-логічний та порівняльно-правовий метод використано для аналізу структурних елементів адміністративно-правового статусу Моторно (транспортного) страхового бюро України (п.п. 2.1., 2.2., 2.3).

У дисертаційній роботі використовувався порівняльно-правовий метод дослідження, завдяки якому стало можливим з'ясування в адміністративно-правового регулювання у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів загального і особливого, закономірного і випадкового, дослідження елементів адміністративно-правового регулювання, а також вивчення зарубіжного досвіду адміністративного регулювання у названій сфері (підрозділи 2.1-2.3, 3.1).

Метод прогнозування широко застосовувався у дисертації при розробці пропозицій до проекту Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» та Закону України «Про транспорт» (підрозділ 3.2).

Комплексне використання вказаних загальнонаукових та юридично-галузевих методів, забезпечило дослідження особливостей адміністративно-правового регулювання страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів та вирішення теоретичних і практичних завдань, що були поставлені автором дослідження.

Емпіричну основу наукового дослідження складають дані аналітичної та статистичної звітності Міністерства внутрішніх справ України, Моторно (транспортного) страхового бюро України, Національної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України, Державного комітету статистики України, матеріали узагальнення їх практичної діяльності, аналітичні довідки, звіти та довідкові видання. Проведено аналіз 73 вироків суду у справах про адміністративні правопорушення

правил дорожнього руху, 11 вироків суду стосовно працівників страхових компаній щодо вчинення ними кримінальних правопорушень, 55 матеріалів справ про адміністративні правопорушення правил дорожнього руху, 115 винесених судами постанов про адміністративні правопорушення. Використання пошукових методів в інформаційних джерелах – використання бібліотечних фондів, контент аналіз мережі інтернет, інформаційні запити в Моторно (транспорт) страхове бюро України, Верховну раду України, інтерв'ювання посадових осіб та експертне опитування 113 працівників страхових компаній.

При написанні дисертації використовувались положення Конституції України, закони України, укази Президента України, постанови Кабінету Міністрів України, накази і рішення колегій центральних органів виконавчої влади, інші відомчі нормативні акти з питань страхової діяльності. За темою дослідження використовувались наукові праці вітчизняних і зарубіжних авторів у галузі теорії адміністративного, страхового, цивільного та фінансового права.

Наукова новизна отриманих результатів полягає у тому, що дисертація є одним із перших у вітчизняній науці комплексним дослідженням проблем адміністративно-правового регулювання у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні. При дослідженні інституту обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів застосовані методологічні підходи, засновані, в тому числі, на системному аналізі доктринальних напрямків науки адміністративного права. В такому контексті визначено місце інституту обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в системі забезпечення безпеки в сфері дорожнього руху.

На основі проведеного дослідження автором сформульовано висновки, рекомендації і пропозиції, які є новими або містять елементи новизни:

уперше:

– узагальнено генезис адміністративно-правового регулювання у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні;

– надано авторське визначення поняття «адміністративно-правове регулювання у сфері обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні»;

– сформульовано авторські пропозиції щодо внесення змін та доповнень до нормативних актів України, норми які упорядковують відносини у сфері обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів в Україні: Закону України «Про транспорт» та Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»;

удосконалено:

– наукові підходи щодо значення адміністративних правовідносин у сфері обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні;

– теоретичні положення щодо особливостей змісту форм та методів адміністративно-правового регулювання у сфері обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні;

– наукові підходи щодо організаційно-управлінських та контрольних функцій у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів, які розмежовані між уповноваженим державним органом (Національною комісією з регулювання ринків фінансових послуг) і саморегульованою організацією (Моторно (транспортним) страховим бюро України). Подальше розмежування повноважень між державними органами та недержавними організаціями в цій сфері має будуватися шляхом послідовного розширення прав професійного об'єднання страховиків по здійсненню контролю за діяльністю страхових організацій;

дістали подальшого розвитку:

– наукові підходи щодо дослідження системи органів, уповноважених здійснювати адміністративно-правове регулювання у сфері обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні;

– пропозиції щодо удосконалення публічного адміністрування ефективністю адміністративно-правового регулювання у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні, до яких відносяться: обов'язковий характер; відсутність автономії волі сторін щодо умов страхування; відповідальність за невиконання обов'язку власника транспортного засобу щодо обов'язкового страхування цивільної відповідальності; безпосередній зв'язок з володінням і управлінням транспортним засобом, що є джерелом підвищеної небезпеки; спрямованість на забезпечення безпеки в сфері дорожнього руху.

Особистий внесок здобувача. Викладені в дисертації положення, що становлять її новизну, є результатом самостійної роботи автора. Наукові ідеї та розробки оприлюднено без співавторів у наукових фахових виданнях України та міжнародних періодичних виданнях.

Практичне значення отриманих результатів полягає у тому, що викладені в дисертації висновки і пропозиції можуть бути використані:

– у *практичній діяльності* – під час проведення розслідування страхових випадків та у ході здійснення оформлення матеріалів страхової справи, а також під час здійснення ведення претензійної та позовної роботи страховика (**довідка**);

– у *науково-дослідній діяльності* – для подальшого опрацювання проблем адміністративно-правового регулювання у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні (акт впровадження ОДУВС від 10.02.2020 р.; акт впровадження ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка від 13.02.2020 р.);

– у *правотворчості* – результати дослідження містять пропозицій щодо вдосконалення законодавства у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні (лист ОДУВС від 17 лютого 2020 р. № 354);

– у *навчальному процесі* – при викладанні навчальних дисциплін та при підготовці відповідних підручників, навчальних посібників та інших навчально-методичних матеріалів з курсів «Адміністративне право», «Фінансове право» (акт

впровадження ОДУВС від 10.02.2020 р.; акт впровадження ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка від 13.02.2020 р.).

Апробація матеріалів дисертації. Результати дисертації обговорювалися на засіданнях кафедри адміністративного права та адміністративного процесу Одеського державного університету внутрішніх справ. Основні положення, висновки і практичні рекомендації, що містяться у роботі, висвітлено у доповідях на семи наукових, науково-практичних конференціях: Стан та перспективи розвитку адміністративного права України: III Міжнародна науково-практична конференція (м. Одеса, 12 жовтня 2016 р.); Актуальні проблеми правоохоронної діяльності: Всеукраїнська науково-практична Інтернет конференції (м. Сєверодонецьк, 23 грудня 2016 р.); АЕРО-2016. Повітряне і космічне право: Всеукраїнська конференція молодих учених і студентів, (м. Київ, Національний авіаційний університет, 24 листопада 2016 р.); Стан та перспективи розвитку адміністративного права України: IV міжнародна науково-практична конференція (м. Одеса, 10 листопада 2017 р.); Роль та місце правоохоронних органів у розбудові демократичної правової держави: IX міжнародна науково-практична інтернет-конференція (м. Одеса, 30 березня 2017 р.); Роль та місце правоохоронних органів у розбудові демократичної правової держави: X міжнародна науково-практична інтернет-конференція (м. Одеса, 30 березня 2018 р.); Сучасні проблеми адміністративного права та процесу: Всеукраїнська науково-практична конференція (м. Харків, 30 черв. 2017 р.).

Публікації. Основні висновки і пропозиції дисертації знайшли відображення у дванадцяти публікаціях: п'ять наукових статей (три з яких опубліковано у журналах, що входять до переліку наукових фахових видань та дві опубліковано у міжнародних періодичних виданнях), і семи тезах доповідей на наукових та науково-практичних конференціях.

Структура та обсяг дисертації. Відповідно до мети й завдань дослідження дисертація складається з титульного аркушу, анотації, змісту, вступу, трьох розділів, що містять дев'ять підрозділів, висновків, списку використаних джерел, додатків. Основний обсяг дисертації становить 211 сторінок. Список використаних джерел містить 174 найменування і займає 14 сторінок. Додатки на 22 сторінках.

РОЗДІЛ I

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ АВТОМОБІЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

1.1. Історико-правовий аспект формування і розвитку адміністративно-правового регулювання у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні

Нагальна потреба адміністративно-правового регулювання у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів обумовлюється соціально-економічними чинниками, серед яких варто виділити намагання держави мінімізувати рівень ризику як страховиків, так і страхувальників (водіїв транспортних засобів).

Ставлячи за мету дослідити етапи адміністративно-правового регулювання у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні доцільно наголосити, що Україна як держава, значною мірою історично формувалася та розвивалася під впливом Російської імперії, тоді як західна її частина – під впливом країн Східної Європи. Тобто на території України використовувались дві кардинально протилежні інтелектуальні моделі адміністративно-правового регулювання страхових правовідносин.

Саме тому, на нашу думку, досліджувати історико-правовий аспект адміністративно-правового регулювання сфери страхування взагалі та зокрема обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів доцільно з часів доби Київської Русі, що власне дає підстави визначити її перший період.

Як справедливо зазначають С.А. Рибников [132, с. 112] та Л.І. Рейтман [129, с. 26] на думку яких, поява страхування в Київській Русі пов'язана з пам'яткою стародавнього права – «Руською правдою», яка дає цікаві відомості про законодавство X-XI ст.

У контексті Руської правди (ст. 3-8) наявні положення про матеріальне відшкодування збитків громадою у випадку вбивства. Ці статі дають підстави стверджувати про існування первинних форм страхування в Київській Русі [42, С.9]. Особливого значення набувають норми, які стосуються матеріального відшкодування збитків общиною (верв'ю) у разі вбивства: ст. 3 «Якщо хто уб'є княжого чоловіка, зробивши на нього напад, і вбивця не буде спійманий, то 80 гривень буде платити та округа, де знайдений убитий. Якщо ж убита проста людина, то округа платить 40 гривень»; ст. 6 «Якщо вбивство здійснене не умисне, а у сварці або на бенкету при людях, то вбивця виплачує віру також за допомогою округи»; ст. 8 «Якщо хто відмовиться від участі в сплаті дикої віри, тому округа не допомагає в сплаті за нього самого, і він сам за себе тоді платить» [149, С. 6].

Слід погодитися з думкою О.М. Залєтова, який зазначає, що при ненавмисному вбивстві віра є фактично страховою виплатою для тих, хто шляхом домовленості вступив у таке неформальне взаємне товариство [45, С. 9]. Важко спростувати аргументи, які підтверджують та визнають норми «Руської правди» — джерелом правової регламентації первинних форм страхування: статі 3-5 «Руської правди» встановлюють спільну відповідальність громади, у випадку вбивства, у вигляді сплати віри за вбивство; віра покривається шляхом розподілу між членами громади; за домовленістю між членами громади утворюється неформальне взаємне товариство для виплати грошей за вбивство, що одночасно є здійсненням страхової виплати для учасників такого товариства; статі 6, 8 Руської правди є нормами, що містять усі елементи договору страхування цивільної відповідальності, вважаючи, що при ненавмисному вбивстві дика віра є результатом попереднього страхового договору і обов'язково не для всіх, а лише для тих, хто вступив в таке взаємне страхове суспільство.

Але є науковці, які ставлять під сумнів цю позицію. Так В. Мачуський стверджує, що положення статей 6 і 8 Руської правди не кореспондуються із поняттям договору страхування цивільної відповідальності і не можуть бути визнані як такі, що містять ознаки договору страхування цивільної відповідальності [83, С. 10-16]. Також він стверджує, що сплата віри (страхової

виплати) – це є санкція, якою обкладається громада. Неможливо погодитися з таким співвідношенням, адже несення санкції і відшкодування шкоди – це ознаки страхування, які мають різну правову природу. Ототожнення санкції із страхуванням є некоректним.

Таким чином ми бачимо, що тогочасна система страхування на її самому початковому організаційному рівні передбачала державну присутність у формі правового забезпечення страхових відносин. Саме тому з розвитком суспільних відносин, переходом їх у капіталістичну формацію, починає видозмінюватися і система страхування, тобто вона переходить від гільдійно-цехової взаємодопомоги до різновиду суспільно-корисної праці, яка для багатьох верств стала головним заняттям, що приносить в умовах ринку деякий прибуток. На нашу думку, такий розвиток регулювання страхових відносин пояснює другий період формування адміністративно-правового регулювання.

Цілком логічним було створення страхових суб'єктів у формі одноосібних утворень, які з часом трансформувалися в різні об'єднання і набували статусу акціонерних чи взаємних товариств. Акціонерні страхові компанії створюють статутний капітал на основі акцій і вважають стратегічним напрямом своєї діяльності одержання прибутку для інвесторів. Що стосується взаємних страхових товариств, то централізований фонд цих суб'єктів формується за рахунок внесків членів і призначений для компенсації їх збитків на некомерційній основі. Основна відмінність між зазначеними типами полягає у праві власності страхувальників на страхову організацію. Більшість вітчизняних дослідників визначає взаємне страхування як довготермінову домовленість групи осіб (юридичних і фізичних) про відшкодування один одному у певних частках збитків у разі настання страхових випадків [Оседець С.С. Страхування: підручник, вид. 2-е, перероб. і доп. К.: КНЕУ, 2002. с. 92]. Існує й визначення взаємного страхування як форми страхового захисту, що ґрунтується на принципі колективної взаємодопомоги у формуванні та використанні страхового фонду за відсутності товарно-грошових відносин між його учасниками [Александрова М.М. Комплексний страховий

захист підприємств, його форми та сучасні принципи. *Вісн. Житомир. держ. технолог. ун-ту*. 2012. С. 28-30].

Така організаційна форма діяльності страхових суб'єктів передбачала відповідне правове забезпечення, а це в свою чергу вимагало від держави відповідного регулювання. Однак регулюючий вплив тогочасних державних органів на страхові відносини нічим особливо не відрізнявся від загального впливу на економічні відносини. Саме тому говорити про активний адміністративно-правовий вплив на тогочасні страхові відносини дещо передчасно, оскільки такий вплив не виділявся з поміж загальнодержавного.

Розвиток страхової справи в Україні був тісно пов'язаний зі становленням інституту страхування в Росії, до складу якої протягом століть входила Україна. Початок цього процесу був пов'язаний з виданням у Росії в 1780 році закону, який забороняв: «...у чужі держави фабрики і будинки віддавати на страх і тим вивозити золото на шкоду і збиток державний» [103, С. 734].

Імпульсом для розвитку страхування стало збільшення кількості підприємств, розгалуження видів комерційної діяльності, використання механізмів на виробництві. У 1786 році в Росії була встановлена державна страхова монополія, котра мала фіскальний характер. Функції страховика-монополіста здійснювала страхова економія при Державному позиковому банку [95, С. 17]. У цей час починають створюватися державні страхові товариства, діяльність яких стосувалася страхування від вогню й обмежувалася територією певного міста.

Дещо пізніше почали функціонувати й приватні страхові компанії. У 1827 році виникло «Перше російське від вогню страхове товариство», яке було засноване на акціонерних засадах. Швидкими темпами розвивається як майнове, так і особисте страхування. Так, уперше в 1835 році особисте страхування започаткувало приватне акціонерне товариство «Життя». З часом, страхова справа набуває подальшого розвитку. Розпочала збільшуватися кількість страховиків у вигляді акціонерних страхових компаній і товариств взаємного страхування. Це посилює конкурентну боротьбу на страховому ринку, що у свою чергу, призвело до зниження страхових ставок. Проте, такий вимушений захід міг призвести до

великих збитків, тому страхові товариства вимушені були прийняти конвенцію про використання єдиних ставок.

Що стосується подальшого розвитку страхової справи, то державний вплив зазнає незначних змін, що пояснюється домінуванням приватної власності, а відтак набуває розвитку динаміка створення приватних страхових компаній. Роль держави як регулюючого органу зводиться до формування правового забезпечення та організації вирішення відносин між страховиками і страхувальниками. Що стосується переліку страхових послуг та розміру страхових полісів, то участь держави у цьому була мінімальною.

У дореволюційні роки одним з найважливіших центрів розвитку страхового ринку в Україні була мальовнича Одеса. Тут існували самостійні страхові товариства, а також філії провідних страхових компаній Санкт-Петербурга і Москви, іноземних страховиків, діяльність яких була дозволена з 1885 року. Серед них були представлені страхові компанії США, Великобританії, Німеччини, Франції, зокрема, «Нью-Йорк», «Еквитебль», «Рубен», які здійснювали страхування життя та страхування від нещасних випадків [127, С. 34-36]. У 1909 році у Харкові було створено одне з найпотужніших товариств взаємного страхування – Товариство взаємного страхування від пожежі майна гірничих і гірничозаводських підприємств України [93, С. 70-73].

Що стосується правового забезпечення діяльності тогочасних страхових компаній, то акціонерні страхові товариства Російської імперії до початку 90-х років XIX століття у своїй діяльності керувались Положенням про акціонерні товариства і промислові компанії, яке було прийняте Державною Радою.

У 1894 році, як наголошує Л.Л. Кінащук, був встановлений державний нагляд, згідно з новим Положенням «Про нагляд за діяльністю страхових установ і організацій. Він здійснювався Міністерством внутрішніх справ. При ньому були створені Страховий комітет і Страховий відділ. Інспектори цього міністерства утримувалися за рахунок коштів від спеціальних внесків страхових організацій, [59, С. 31]. Таким чином, наприкінці XIX ст. вже сформувалися основні види страхування як майнового, так і особистого.

Автомобільне страхування було започатковано в Англії. Саме в цій країні у 1898 році було видано перший поліс зі страхування транспортного засобу. Страхова компанія «Travelers Insurance Company» 1 лютого 1898 року видала перший поліс з автострахування. Його власником став лікар Трумен Мартін, який заплатив досить значну на той час суму – 12,25 дол. за поліс з покриттям у 500 дол. У 20-ті роки разом із появою конвеєра «Форд» різко зросла кількість автовласників. Тоді, окрім добровільного страхування власних транспортних засобів, що існує, і зародилася ідея страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. І вже в 1930 році в Англії вводиться обов'язкове страхування відповідальності перед третіми особами, що постраждали внаслідок ДТП [166, С. 164].

Страхова справа формально існувала в так званій Радянській Росії. Проте, сфера страхування була монополізована єдиним і неповторним страховиком – Держстрахом. Страхування багато в чому мало формальний характер. У свідомості радянських людей страхування не фігурувало як обов'язковий компонент організації життя. Тому, що більшість громадян нічого не знали про цей вид діяльності.

Наступний період (п'ятий) реорганізації страхової справи та формування нового страхового ринку в нашій країні відбувалися під впливом подій 1917 року. Новий уряд, що прийшов до влади після Жовтневої революції, проводив політику загальної націоналізації. Передбачалося націоналізувати страхову справу й сконцентрувати її у трьох товариствах: страхування від вогню – в «Саламандрі», страхування життя – в «Росії», страхування транспорту – в «Російському транспортному і страховому товаристві». Усі інші страхові товариства планувалося ліквідувати й об'єднати з вищезазначеними товариствами. Кінащук Л.Л. стверджує, що всі капітали і все майно страхових товариств мало перейти у власність держави, котра брала на себе ризик за укладеними договорами [59, С. 19]. Поступово здійснювалася націоналізація страхової справи. Такий стан регулювання страхових відносин характеризується тим, що передбачав домінуванням приватної власності страховиків.

У Російській імперії серйозно про страхування автомобільного транспорту, або, як на той час було прийнято іменувати, моторних екіпажів, почали говорити в 1910 році, коли в країні та за кордоном почав активно розповсюджуватись автомобільний рух [139, с. 28]. А починаючи з 1913 року в Росії почало формуватися цивільне законодавство щодо страхування автоцивільної відповідальності і, відповідно, почала формуватися система такого страхування, яка б застосовувалася до вітчизняних умов. Так, 11 травня 1913 року для страхового товариства «Росія» Міністерством внутрішніх справ Російської імперії були затверджені «Общие условия страхования убытков владельцев моторных экипажей (и автомобилей)», які певний час відігравали роль базового нормативного документа в цій сфері діяльності. Зокрема, 30 листопада 1913 року страховому товариству «Саламандра» було дозволено здійснювати операції зі страхування збитків власників моторних екіпажів на основі загальних умов, затверджених для страхового товариства «Росія» [128, с. 35].

Цей вид страхування почав стрімко розвиватися починаючи з 1920-х років минулого століття, що було пов'язано з бурхливим розвитком автотранспорту в країнах Європи та США.

Наприкінці XIX ст. страхові поліси англійських страховиків поєднували страховий захист учасників дорожнього руху: автомобіля від пошкоджень при аварії та водія від наслідків нещасного випадку і настання його цивільно-правової відповідальності. Пізніше з'ясувалося, що така форма страхового захисту водіїв від цивільно-правової відповідальності найменше відповідала інтересам жертв ДТП, оскільки страхові відносини були лише між страховиком і страхувальником, і страхове відшкодування отримувала особа, яка заподіяла шкоду. Проте це не давало гарантій, що страхувальник, отримавши страхове відшкодування, передасть його потерпілій особі. Подібна система страхування не знайшла підтримки в суспільстві, оскільки не враховувала інтереси жертв ДТП. Саме це і призвело до того, що спеціалісти почали шукати правове вирішення цієї ситуації, яке не дозволяло б ухилятися від відповідальності будь-кому із заподіювачів збитків.

Разом з тим запровадити суцільну державну монополію більшовицька влада не наважилась, оскільки відповідно до вимог Декрету Ради Народних Комісарів

«Про заснування державного контролю над всіма видами страхування, крім соціального» від 23 березня 1918 р. замість монополії було встановлене державне регулювання страхової справи. Тобто більшовики зважили за доцільне можливість функціонування недержавних суб'єктів страхового ринку.

Такий стан у сфері страхування проіснував більше року, однак з прийняттям Декрету Ради Народних Комісарів «Про організацію страхової справи в Російській республіці» від 28 листопада 1918 р. запроваджувалась державна монополія на страхову діяльність у всіх її формах та видах.

Беручи до увагу стан економіки, гіперінфляцію та кризу в суспільстві, що викликана громадянською війною в тогочасній радянській країні (у 1918 р.) було скасовано особисте, а дещо пізніше і майнове страхування. Такий стан тривав практично до 1922 року, коли було прийнято рішення про право Держстраху здійснювати особисте страхування [10, с. 15]. У цей же період з прийняттям у 1921 році Декрету Ради Народних Комісарів «Про державне майнове страхування» розпочато радянське державне страхування, спочатку на засадах добровільного страхування майна державних підприємств і організацій. Згідно з Положенням про Наркомфін СРСР, монополія держави розповсюджувалась, як на обов'язкове, так і на добровільне страхування.

Остаточним фактом одержавлення страхування в Радянському Союзі було прийняття ЦВК та РНК СРСР Постанови «Про затвердження положення «Про державне страхування в СРСР»» від 18 вересня 1925 р., якою передбачається запровадження на всі види страхування державної монополії [107, С. 537].

Як зазначає дослідник страхування В.В. Богдан, у 1925 р. вводиться добровільне страхування пасажирів, а з 1931 р. страхування пасажирів від нещасних випадків «на шляхах залізничного, водного, автомобільного й повітряного сполучення» стає обов'язковим [30, с. 21]. Ці історичні рішення були першими кроками до розвитку страхування осіб, які є учасниками дорожнього руху.

Швидкі темпи країни щодо індустріалізації, на думку П.Д. Біленчука стали приводом для прийняття Постанови ЦВК і РНК СРСР від 4 вересня 1929 р., якою запроваджувалось обов'язкове страхування в державній промисловості, яке

охопило майже все майно. У той же час страхування кооперативних і громадських підприємств, куди увійшли і колгоспи, було переведено також на державну основу. Відповідну роботу мали виконувати органи Держстраху СРСР. Цей страховик організував також роботу з обов'язкового та добровільного страхування майна громадян [28, с. 37].

Варто зазначити, що у 1928 році була укладена угода між Держстрахом СРСР і Головним управлінням Держощадкас, з приводу надання останнім страхових повноважень згідно правил та інструкцій, визначених Держстрахом. Незважаючи на необхідність більшого розвитку страхування для робітників і службовців, спрощення операцій, розширення прав страхувальників, перегляду окремих видів страхування, чіткої концепції розвитку особистого страхування не було.

Першими країнами, де було прийнято законодавство, що зобов'язувало власників транспортних засобів укладати договори страхування своєї цивільної відповідальності перед третіми особами, були: Австрія (1929 р.), Англія (1930 р.), Швейцарія (1932 р.), Люксембург (1932 р.), Ірландія (1934 р.), Чехословачія (1935 р.), Німеччина (1939 р.). А у таких країнах, як Швеція, Норвегія, Данія, Фінляндія, Бельгія, Румунія та інших країнах Європи законодавство з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів було прийняте дещо пізніше. Причому в більшості країн Європи відповідальність за полісом спершу була безлімітною, тобто покривалися ризики, завдані автомобілем третім особам, їх майну, навколишньому середовищу, об'єктам, що перебувають поза межами дороги тощо.

Вперше про необхідність обов'язкового страхування відповідальності власників транспортних засобів у нашій країні заговорили в 1924 році. Положення про державне страхування СРСР, затверджене ЦК та СНР СРСР 18 вересня 1925 року, відіграло значну роль у розвитку страхування. Зазначеним Положенням страхування в усіх його видах та формах було оголошено державною монополією СРСР, а також ст. 3 «Положення про державне страхування СРСР» було встановлено, що «государственное страхование осуществляется на всей территории Союза ССР единым предприятием – Госстрахом» [141, С. 536-537].

Отже, можна припустити, що саме це положення стало першим детально розробленим нормативним актом про державне страхування в нашій країні. Норми про транспортне страхування у Положенні 1925 року знайшли свій подальший розвиток у Постанові «О введении страхования гражданской ответственности, возникающей на путях сообщения», в якому було зазначено: «Разрешить Главному управлению государственного страхования ввести страхование гражданской ответственности, возникающей на водных, воздушных и сухопутных путях сообщения» [142, С. 537].

У СРСР закон про обов'язкове страхування цивільної відповідальності діяв протягом 1927-1928 рр., але в подальшому його було відмінено. Неоднозначне тлумачення сутності цього виду страхування та відсутність умов для розвитку страхування відповідальності в СРСР призвели до припинення операцій з цього виду страхування такого виду відповідальності.

У середині 30-х років ХХ ст. активно обговорювалась проблема, пов'язана з відшкодуванням завданих збитків не ідентифікованим під час ДТП транспортними засобами. Тоді шведським законодавством було запроваджено принцип солідарної відповідальності страховиків. Пізніше Англія зобов'язала всіх страховиків, які займалися страхуванням цивільно-правової відповідальності, створити централізований фонд під егідою Бюро страховиків автотранспортних засобів. Коли потерпілі особи не могли отримати страхове відшкодування безпосередньо від страховиків чи то з приводу банкрутства, чи то з приводу неідентифікованості транспортного засобу, який вчинив страховий випадок, то Бюро страховиків автотранспортних засобів відшкодовувало шкоду потерпілим.

Більше того, на початку 30-х років у тодішнього керівництва виникли сумніви щодо доцільності особистого страхування, оскільки саме у цей час в країні набувала обертів каральна машина, як через репресії, так і шляхом голодомору. Тому Радою Народних Комісарів було прийнято Постанову «Про зміни в державному страхуванні» від 6 жовтня 1930 р., згідно з якою подальше укладання страхових договорів щодо змішаного страхування життя припинялося. Як виключення, дозволялося лише укладати страхові договори на короткий термін.

Саме тому, у цей час ставиться питання про необхідність поширення колективного страхування, здійснюване Держстрахом СРСР. Так відповідно до вимог постанови Президії ВЦСПС від 5 березня 1929 р. набуває поширення саме колективне страхування, в липні 1929 р. – запроваджується колективне страхування на випадок смерті членів кас взаємодопомоги. Як зазначає Г.М. Тагієв, воно здійснювалось шляхом укладення договорів окремими касами взаємодопомоги з відповідними страховими органами. Члени каси взаємодопомоги могли застрахувати своє життя без попереднього медичного обстеження з рівною для всіх членів каси сумою до 1000 крб. включно. В 1930 році були прийняті Правила колективного страхування робітників і службовців на випадок смерті та інвалідності. Застрахуватися могли не лише члени каси взаємодопомоги, але й інші робітники і службовці підприємств [147, С. 98].

Репресивна машина того часу не обійшла і страхову діяльність. Саме тому Постановою ЦК ВКП(б) від 8 березня 1933 р. були відмінені «політично шкідливі» правила та інструкції Наркомфіну СРСР зі страхування. Як зазначає М.Г. Тагієв, тогочасне партійне керівництво пояснювало такі кроки тим, що необхідно було провести заходи з перетворення державного страхування в засіб організаційно-господарського зміцнення колгоспів, охорони суспільної власності, попередження можливості використання його в боротьбі проти соціалістичної перебудови села [147, С. 104].

Були затверджені також нові правила зі сплати збитків по кожному його виду, здійснена перебудова державного страхування СРСР. Незважаючи на виділення страхового апарату в самостійну одиницю, він знаходився в системі фінансових органів, які несли за страхову роботу повну відповідальність.

На основі постанови ЦК ВКП(б) від 8 березня 1933 року були організовані районні страхові комісії. Вони діяли при виконкомах районних рад. Дані заходи були спрямовані на повний контроль виплат по нещасним випадкам не з вини страхувальника. У разі безгосподарності, необережності, що спричинили настання збитків, страхувальник не отримував відшкодування, а притягувався навіть до юридичної

відповідальності. Страхові ж органи, в свою чергу, зобов'язувались своєчасно та в повному обсязі сплатити страхову суму по страховому випадку [58, с. 33].

Початок Другої світової війни вніс суттєві корективи у страхову справу, зокрема скоротилося укладання договорів колективного страхування, тоді як відшкодування за страховими випадками значно збільшились. Такі обставини пояснюють зміст Постанови РНК СРСР «Про добровільне страхування життя» від 13 грудня 1942 р., згідно якого укладання нових договорів колективного страхування з 1 січня 1943 р. було заборонено.

Поступове введення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів на територіях більшості європейських країн поставило питання щодо необхідності поширення такого страхування на власників транспортних засобів, що прибули з інших держав. Тому виникла необхідність уніфікації цієї системи на міжнародному рівні.

У травні 1948 року було внесено пропозицію про введення в дію міжнародної системи страхування автоцивільної відповідальності, заснованої на системі, що діяла в Скандинавії протягом кількох років. Таким чином було покладено основу для створення системи, яка отримала назву «Зелена карта».

На початок 50-х років майже усі європейські країни зробили «автоцивілку» обов'язковою. Тоді ж з'явилася міжнародна система «Зелена карта» (назва походить від зеленого кольору перших полісів).

У СРСР перші розмови про введення страхування автомобілів велися ще в 1924 році. Але до середини 60-х років у цьому не було великої потреби, оскільки для звичайної людини транспортні засоби залишалися більше розкішшю, ніж засобом пересування. Навіть коли їх кількість у країні зросла, влада вирішила у цьому питанні не орієнтуватися на капіталістичний Захід.

Варто наголосити, що певних змін зазнавала і система суб'єктів адміністративно-правового регулювання сфери страхування. Так для зміцнення централізованого керівництва державним страхуванням і контролю за його проведенням Постановою Ради Міністрів СРСР від 28 серпня 1967р. було утворено Головне управління Державного страхування СРСР – Держстрах СРСР.

Воно існувало на госпрозрахунку, а головним його завданням було забезпечення єдиної фінансової політики і загальних принципів страхування [71, с. 64].

Взагалі головними суб'єктами страхування в Україні, як до речі й в інших республіках виступали дві державні страхові компанії, а саме Держстрах СРСР та Індержстрах, хоча в Україні функцію страховика було покладено на систему органів Укрдержстраху.

Першу спробу прийняття закону про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів можна зарахувати до 1962 р. Один із розробників законопроекту 1962 р. В. А. Гене в інтерв'ю корпоративній газеті ТОВ «Росгосстрах» розповів, що у Держстрасі за погодженням з керівництвом Міністерства фінансів, була створена робоча група, яка займалася розробкою документів та умов обов'язкового страхування транспортних засобів і цивільної відповідальності за шкоду, нанесену третій особі при експлуатації транспортного засобу. Однак у травні 1962 р. цей законопроект було відхилено. За словами А. Н. Косигіна, а саме він був головою на Раді міністрів СРСР, яка проводилася у травні 1962 р., причиною відхилення зазначеного законопроекту була його передчасність. Вже в 1963 р. була друга спроба прийняття законопроекту, але за тієї ж самої причини, що і в 1962 р. він був відхилений [1].

У Цивільному кодексі РСФСР 1964 р. обов'язковому державному страхуванню була присвячена лише одна стаття – ст. 387. Але потрібно зазначити, що, незважаючи на те, що у ст. 454 ЦК 1964 р. передбачалась відповідальність за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки, законодавством досить довгий час не вирішувалося питання забезпечення виплат компенсації потерпілим у дорожньо-транспортній пригоді.

Протягом 60-70-х років були запроваджені нові види страхування майна, життя та здоров'я громадян. У 1964 р. були видані нові Правила страхування від нещасних випадків. В 1968 р. було запроваджене страхування дітей, а з 1977 р. вводиться страхування до шлюбу (весільне).

З 1988 р. розпочався перехідний (шостий) період розвитку адміністративно-правового регулювання страхування, коли державні підприємства отримали право на здійснення добровільного страхування майна й відповідальності. Державне страхування здійснювалося на основі законодавства СРСР, правил та інструкцій, виданих Мінфіном СРСР [43, с. 13].

Більше того, з прийняттям Закону СРСР «Про кооперацію» від 26 травня 1988 р. розпочався процес демонополізації економіки, в тому числі й у сфері страхової діяльності, що передбачав можливість створення страхових установ на кооперативних засадах. Таким чином, з прийняттям цього закону було закладено основи конкурентного страхового середовища.

Не менш важливими у розвитку страхової справи у той час, були прийняті Радою Міністрів СРСР Постанови «Про затвердження положення про акціонерні товариства та товариства з обмеженою відповідальністю» від 19 червня 1990 р. № 590, [16], а також «Про заходи щодо демонополізації народного господарства» від 16 серпня 1990 р., [112]. Правова значущість вказаних нормативно-правових актів полягала у тому, що вони створювали правову основу для зайняття страховою діяльністю, за умови отримання відповідної ліцензії, і в такий спосіб конкурувати з державними страховими компаніями.

З початку 90-х років XX ст. з'являється велика кількість приватних страхових компаній, що сприяло відродженню національного страхового ринку.

Вітчизняна практика ОСЦПВ має недавню історію. Спроби законодавчого регулювання цієї галузі страхового ринку були здійснені у 1994 році з виданням Указу Президента України від 15 січня 1994 р. № 7 «Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів», яким запроваджено ОСЦПВ у випадку заподіяння шкоди життю та здоров'ю громадян, майну фізичних та юридичних осіб, та затвердженням Положення Кабінету Міністрів від 7 червня 1994 р. «Про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів». Того ж року діяльність ринку страхування цивільної відповідальності була призупинена до моменту прийняття Закону України «Про страхування» від 7 березня 1996 р. № 85-96-ВР, в якому

було визначено основні засади страхування цивільно-правової відповідальності учасників транспортного руху – власників авто. Того ж року з метою захисту інтересів потерпілих у ДТП Кабінетом Міністрів України було затверджено постанову № 1175 – Положення «Про порядок і умови проведення обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів», згідно з якою ОСЦПВ було формально закріплене як обов’язкове. На практиці постанова не виконувалася, і ця сфера цивільно-правових відносин залишалась не врегульованою впродовж багатьох років.

Певні організаційні зміни торкнулися безпосередньо і системи Держстраху СРСР. Так зокрема, беручи до уваги територіальні та кліматичні особливості кожна із республіканських організацій Держстраху СРСР мала право здійснювати окремі види майнового та особистого страхування. У такий спосіб, практично з кінця 1990 р. кожна з республік Союзу набула права самостійно вирішувати питання організації та здійснення страхової діяльності на своїй території.

Своєчасним на той час було рішення про створення відповідного галузевого суб’єкта державного управління у сфері страхування, основні функції якого виконувало Міністерство фінансів України. Саме тому, відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про створення Української державної страхової комерційної організації» від 16 жовтня 1991 р. було прийнято за необхідне створити на базі діючого при Міністерстві фінансів України Головного управління державного страхування України Українську державну страхову комерційну організацію (Укрдержстрах), звільнивши таким чином Мінфін від функцій безпосереднього керівництва державним страхуванням.

Постановою Уряду передбачалося установити, що Українська державна страхова комерційна організація здійснює на території України:

- усі види державного обов’язкового страхування майна підприємств, організацій і громадян, добровільного особового й майнового страхування, а також інші види державного обов’язкового страхування відповідно до чинного законодавства України;

- проведення запобіжної та інвестиційної діяльності, перестраховувальних операцій, в тому числі в іноземній валюті;

- розвиток ділового співробітництва із страховими організаціями інших республік і країн, ведення спільної страхової діяльності.

Уряд постановою визначив, що Укрдержстрах є юридичною особою, здійснює свою діяльність на умовах повної господарської самостійності, має самостійний баланс, розрахункові та інші рахунки в банківських установах, печатку із зображенням Державного герба України та своїм найменуванням.

Головним завданням Укрдержстраху на той час було забезпечення страхового захисту життя, здоров'я та майна громадян, цивільно-правової відповідальності, а також економічних інтересів держави від дії стихійних сил природи, катастроф, нещасних випадків і впливу інших непередбачених подій.

З цією метою Укрдержстрах згідно з чинним законодавством здійснював на території України державне обов'язкове страхування майна підприємств, організацій та громадян, цивільно-правової відповідальності, добровільне особове й майнове страхування та перестраховування (в тому числі в іноземній валюті), проводив запобіжну та інвестиційну діяльність, розвивав ділове співробітництво із страховими організаціями інших республік і країн, проводив спільну страхову діяльність [116].

Безперечно, що вказаний нормативно-правовий акт не задовольняв правове забезпечення страхової діяльності, регламентуючи лише відповідним чином організацію діяльності Укрдержстраху. Страхові відносини, що мали місце в той час вимагали правового закріплення інтересів як страховиків, так і страхувальників відповідно до вимог ринкового середовища.

Розуміючи це, 10 травня 1993 р. Кабінетом Міністрів України було прийнято Декрет «Про страхування», який визначав правову основу регулювання відносин у сфері страхування і був спрямований на утворення страхового ринку, посилення страхового захисту майнових інтересів підприємств, установ, організацій та громадян. При цьому, дія цього Декрету не поширювалась на державне соціальне страхування.

Важливість даного правового акту полягала й у тому, що його норми визначали зміст понятійного апарату, зокрема таких понять як: страхування, страховики, страхувальники, об'єкти страхування, форми та види страхування, страховий ризик і страховий випадок, страхова сума і страхове відшкодування, страховий платіж, страховий тариф та ін. Норми Декрету визначали також обов'язки страховиків та страхувальників, а також порядок і умови виплати страхових сум і страхового відшкодування.

Окремим розділом в Декреті Уряд визначив правову основу державного нагляду за страховою діяльністю, що здійснюється з метою дотримання вимог законодавства України про страхування, ефективного розвитку страхових послуг, запобігання неплатоспроможності страховиків та для захисту інтересів страхувальників.

При цьому здійснення державного нагляду за страховою діяльністю на території України Уряд поклав на Комітет у справах нагляду за страховою діяльністю, що діє відповідно до Положення, затвердженого Кабінетом Міністрів України. Тобто Уряд передбачив створення нового органу виконавчої влади, наділивши його контрольними повноваженнями у сфері страхової діяльності.

Відповідно до Декрету, основними функціями Комітету у справах нагляду за страховою діяльністю були:

- 1) ведення єдиного державного реєстру страховиків (перестраховиків);
- 2) видача ліцензій на проведення страхової діяльності;
- 3) контроль за платоспроможністю страховиків щодо виконання їхніх страхових зобов'язань перед страхувальниками;
- 4) встановлення правил формування, розміщення та обліку страхових резервів;
- 5) розробка нормативних і методичних документів з питань страхової діяльності, що віднесена цим Декретом до компетенції Комітету у справах нагляду за страховою діяльністю;
- 6) узагальнення практики страхової діяльності, розробка і подання у встановленому порядку пропозицій щодо розвитку і вдосконалення законодавства України про страхову діяльність;

7) участь у здійсненні заходів щодо підвищення кваліфікації кадрів для страхової діяльності.

Для реалізації вищезазначених функцій Декретом визначалися також права Комітету, а саме:

1) у межах своєї компетенції одержувати від страховиків встановлену звітність про страхову діяльність та інформацію про їх фінансовий стан, а також інформацію від підприємств, установ і організацій, в тому числі банків, та громадян, необхідну для виконання покладених на нього функцій;

2) проводити перевірку щодо правильності застосування страховиками законодавства України про страхову діяльність і достовірності їх звітності;

3) при виявленні порушень страховиками вимог законодавства України про страхову діяльність давати їм приписи про їх усунення, а у разі невиконання приписів зупиняти або обмежувати дію ліцензій цих страховиків до усунення виявлених порушень або приймати рішення про відкликання ліцензій;

4) звертатися до арбітражного суду з позовом про скасування державної реєстрації страховика у випадках, передбачених статтею 8 Закону України «Про підприємництво».

Важливими також можна назвати правові норми Декрету, що визначали методи адміністративно-правового регулювання страхової діяльності, зокрема ліцензування. Так зокрема Декрет передбачав, що Комітет у справах нагляду за страховою діяльністю видає страховикам ліцензії на проведення конкретних видів страхування і перестрахування, передбачених статтею 6 цього Декрету [117].

Позитивно оцінюючи роль правового забезпечення страхування, що визначав вищезазначений Декрет, розвиток страхових відносин вимагав їх законодавчого закріплення. Саме тому 7 березня 1996 р. парламентом було прийнято Закон України «Про страхування», який регулює відносини у сфері страхування і спрямований на подальший розвиток ринку страхових послуг, посилення страхового захисту майнових інтересів підприємств, установ, організацій та фізичних осіб. При цьому дія Закону також не поширюється на державне соціальне страхування [118].

Закон порівняно з Декретом значно розширив перелік видів добровільного та обов'язкового страхування, розширив повноваження спеціального уповноваженого центрального органу виконавчої влади у справах нагляду за страховою діяльністю, зокрема:

- видача свідоцтв про включення страхових та перестрахових брокерів до державного реєстру страхових та перестрахових брокерів та проведення перевірки додержання ними законодавства про посередницьку діяльність у страхуванні та перестраховуванні і достовірності їх звітності;

- проведення перевірок щодо правильності застосування страховиками (перестраховиками) та страховими посередниками законодавства про страхову діяльність і достовірності їх звітності;

- прийняття у межах своєї компетенції нормативно-правових актів з питань страхової і посередницької діяльності у страхуванні та перестраховуванні;

- проведення аналізу додержання законодавства об'єднаннями страховиків і страхових посередників;

- здійснення контролю за платоспроможністю страховиків відповідно до взятих ними страхових зобов'язань перед страхувальниками;

- забезпечення проведення дослідницько-методологічної роботи з питань страхової і посередницької діяльності у страхуванні та перестраховуванні, підвищення ефективності державного нагляду за страховою діяльністю;

- встановлення правил формування, обліку і розміщення страхових резервів та показників звітності;

- проведення і координація у визначеному законодавством порядку навчання, підготовки і перепідготовки кадрів та встановлення кваліфікаційних вимог до осіб, які провадять діяльність на страховому ринку, організація нарад, семінарів, конференцій з питань страхової діяльності;

- участь у міжнародному співробітництві у сфері страхування і посередницької діяльності у страхуванні та перестраховуванні, вивчення, узагальнення, поширення світового досвіду, організація виконання міжнародних договорів України з цих питань;

– здійснення організаційно-методичного забезпечення проведення актуарних розрахунків.

Законодавець більш принципово підійшов до вимог ліцензування, передбачивши, що ліцензію на проведення конкретних видів страхування видає страховикам Уповноважений орган. При цьому, нормами Закону передбачено, що страховики, які отримали ліцензію на страхування життя, не мають права займатися іншими видами страхування. Ліцензії на проведення страхування життя видаються без зазначення в них строку дії. Кабінет Міністрів України встановлює розмір плати за видачу ліцензій на проведення конкретних видів страхування.

Неабияка роль у правовому забезпеченні адміністративно-правового регулювання страхової діяльності належить нормам, що складають зміст Закону України «Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг» від 12 липня 2001 р., який встановлює загальні правові засади у сфері надання фінансових послуг, здійснення регулятивних та наглядових функцій за діяльністю з надання фінансових послуг. Метою цього Закону є створення правових основ для захисту інтересів споживачів фінансових послуг, правове забезпечення діяльності і розвитку конкурентоспроможного ринку фінансових послуг в Україні, правове забезпечення єдиної державної політики у фінансовому секторі України.

Ринки фінансових послуг, законодавець визначає як сферу діяльності учасників ринків фінансових послуг з метою надання та споживання певних фінансових послуг. До ринків фінансових послуг належать, зокрема професійні послуги на ринках банківських послуг, страхових послуг, інвестиційних послуг, операцій з цінними паперами та інших видах ринків, що забезпечують обіг фінансових активів.

Варто зазначити, що законодавець закріпив у Законі і перелік форм державного регулювання ринків фінансових послуг, яке здійснюється шляхом: ведення державних реєстрів фінансових установ та ліцензування діяльності з надання фінансових послуг; нормативно-правового регулювання діяльності фінансових установ; нагляду за діяльністю фінансових установ; застосування

уповноваженими державними органами заходів впливу; проведення інших заходів з державного регулювання ринків фінансових послуг [122].

Наближення економіки України до вимог ринкового середовища змушувало законодавця вносити зміни та доповнення до галузевого страхового законодавства. Саме тому, з часу прийняття у 1996 році Закону України «Про страхування» до нього було внесено досить багато змін та доповнень, а вже 4 жовтня 2001 р. Верховна Рада України прийняла Закон України «Про страхування» у новій редакції, чим було започатковано сучасний (сьомий) період розвитку адміністративно-правового регулювання страхової діяльності [106].

В основу нової редакції Закону покладено систематизований підхід до створення, реорганізації і ліквідації страхових організацій з урахуванням норм законодавства України, міжнародних стандартів і практики регулювання страхової діяльності, закладено ряд нових принципів щодо правового регулювання діяльності страхових компаній. Ці принципи стосуються організаційно-правових форм, вимог до страхових компаній, таємниці страхування, регулювання і нагляду за діяльністю страхових організацій та застосування до них відповідних заходів впливу.

Певних змін зазнали норми Закону, що визначають правовий статус об'єднань страховиків та організацію їх діяльності. Так зокрема ст. 13 Закону наголошує, що страховики, яким дозволено займатися страхуванням відповідальності власників транспортних засобів за шкоду, заподіяну третім особам, та за умовами, передбаченими міжнародними договорами України щодо зазначеного виду страхування, зобов'язані утворити Моторне (транспортне) страхове бюро, яке є юридичною особою, що утримується за рахунок коштів (членських внесків) страховиків.

Необхідно зазначити, що Моторне (транспортне) страхове бюро є єдиним об'єднанням страховиків, які здійснюють обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів за шкоду, заподіяну третім особам. Участь страховиків у Моторному (транспортному) страховому

бюро є умовою здійснення діяльності щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Моторне (транспортне) страхове бюро забезпечує членство України в міжнародній системі автострахування «Зелена Картка» та виконання загальновизнаних зобов'язань перед аналогічними уповноваженими організаціями інших країн-членів цієї системи.

Моторне (транспортне) страхове бюро є організацією-гарантом по відшкодуванню шкоди: на території країн-членів міжнародної системи автострахування «Зелена Картка», спричиненої власниками (користувачами) зареєстрованих в Україні транспортних засобів, якщо такі власники (користувачі) надали відповідним іноземним органам страховий сертифікат «Зелена Картка», виданий від імені страховиків-членів Моторного (транспортного) страхового бюро; на території України, спричиненої водіями-нерезидентами, на умовах та в обсягах, встановлених законодавством про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та принципами взаємного врегулювання шкоди на території країн-членів міжнародної системи автострахування «Зелена Картка»; за інших обставин, на умовах, визначених чинним законодавством про цивільну відповідальність власників транспортних засобів [106].

Серйозним кроком у розвиток адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів було прийняття у 2004 році Закону України «Про обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів » від 01 липня 2004 р. № 1961-IV.

Цим Законом регулюються відносини у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, які спрямовані на забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та майну потерпілих при експлуатації наземних транспортних засобів на території України.

Важливість даного правового акту полягає й у тому, що його норми визначають зміст понятійного апарату, зокрема таких понять як: страховики,

страхувальники, потерпілі, наземні транспортні засоби, страховий поліс, бонус-малус, дорожньо-транспортна пригода, Уповноважений орган, страховий сертифікат «Зелена картка» та ін. Норми Закону визначали також порядок укладення договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, а також порядок здійснення і умови виплати страхових сум і страхового відшкодування.

Метою здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності визначено здійснення з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю або майну потерпілих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди та захисту майнових інтересів страхувальників.

Отже, тривалий час було відсутнє цілісне законодавче забезпечення автострахування. Остаточно права потерпілих у ДТП були затверджені підписанням 1 липня 2004 року Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (далі – Закон). Закон став основним джерелом регулювання відносин між страховиком, страхувальником та потерпілою особою (третьою особою), на захист прав якої і спрямована дія закону.

Таким чином, наведений нами історико-правовий аспект формування і розвитку адміністративно-правового регулювання страхової діяльності взагалі та окремого його виду страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів свідчить, що найліпших результатів можна досягти за ринкових умов у поєднанні з ефективною регуляторною функцією держави.

У зв'язку з цим, слід зауважити, що адміністративно-правове регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів як елемент взаємовідносин уряду з економічними агентами може виявлятися як послабленням, так і посиленням державного впливу, більшою мірою на страхові компанії. Тобто мова йде про необхідність поєднання регулювання і дерегулювання цього виду страхування, що сприяє зменшенню тиску держави на страхову компанію. При цьому оптимальна побудова системи адміністративно-правового регулювання страхової

діяльності на національному рівні передбачає досягнення збалансованості інтересів суб'єктів страхових відносин і регулюючих їх органів – захисту страхувальників, забезпечення інтересів страховиків і отримання певної макроекономічної вигоди.

При цьому важливо зазначити, що створення нової системи адміністративно-правового впливу на сферу страхування має передбачати використання як вітчизняного так й іноземного історичного досвіду, беручи до уваги нові ринкові вимоги, що виникають у зв'язку з поступовою інтеграцією України до Європейського Союзу.

1.2. Поняття, зміст та класифікація видів страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів

Сучасний механізм господарювання може ефективно функціонувати тільки за наявності розширеної інфраструктури, що включає в себе товарні й фондові біржі, комерційні банки, аудиторські й консалтингові фірми. Важливе місце серед названих фінансових інститутів займають страхові компанії, які разом з банківською системою складають основу сучасного фінансового ринку.

Зміни в системі господарювання, що відбуваються в Україні, яка прагне до економічного зростання, неможливі без посилення уваги до інституту страхування. За сучасних умов інститут страхування набуває актуальності, оскільки перетворюється на універсальний засіб захисту інтересів фізичних і юридичних осіб.

На сьогоднішній день ринок страхування в Україні перебуває на етапі становлення та розвитку. За часів еволюції інституту страхування пройдено кілька етапів, протягом яких змінювалося правове, організаційне та економічне регулювання страхових відносин. З плином часу у свідомості людей страхування не закріпилось як обов'язковий компонент організації життя, а життєвий уклад був таким, що громадяни навіть не замислювалися над потребою страхування життя чи майна від нещасних випадків та стихійних лих.

Ситуація різко змінилася у зв'язку з демонополізацією страхової справи, легалізацією підприємств, у результаті чого відбулося збільшення кількості

альтернативних недержавних комерційних страхових організацій, діяльність яких охоплювала, окрім історично сформованих видів страхування, страхування комерційних, фінансових, господарських ризиків, ризиків відповідальності за нанесення шкоди, зокрема набрало обертів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, експортних кредитів та іноземних інвестицій та інші, котрі стали повсякденною реальністю для десятків тисяч людей.

На думку фахівців, сьогодні в Україні формується новий формат страхової індустрії, який призначений для надання широкого спектра послуг як юридичним особам різної форми власності, так і безпосередньо населенню України [145, с. 11].

З розвитком ринкових відносин зростає ступінь ризику, отже, зростає потреба суспільства у засобах захисту та механізмах обмеження ризику. Страхування компенсує збитки (або частину їх) у грошовій формі, а не відшкодовує товарно-матеріальні цінності, і, таким чином, не може повністю усунути порушень перебігу відтворювального процесу [16, с. 14].

Досвід показує, що у країнах з розвинутою ринковою економікою система страхування давно вже стала головним інструментом запобігання майновим ризикам та невід'ємною складовою частиною механізму господарювання. Щодо вітчизняного страхового ринку, то його формування відбувається досить швидкими темпами, однак говорити про його цілковиту відповідність нормам міжнародного права поки що не приходитьсь. Більше того, незважаючи на номінальне зростання головних показників страхового ринку, він залишається вкрай незначним за обсягами статутних фондів, власного капіталу, активів, резервів. Інвестиційна функція страхування залишається нереалізованою як через незначні обсяги акумульованих страховиками фінансових ресурсів, так і з огляду на відсутність у переважної більшості компаній можливості точно прогнозувати настання страхових випадків [169, с. 148].

Саме тому можна констатувати, що вітчизняний страховий ринок ще не набув статусу впливового соціально-економічного чинника, оскільки його розвиток стримується багатьма об'єктивними та суб'єктивними чинниками,

відтак існує нагальна проблема проведення комплексного дослідження поняття, змісту та форм страхування взагалі та найбільш розповсюдженого його виду обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів. Адже за статистичною інформацією Міністерства інфраструктури України на даний час автомобільна транспортна система України налічує більше 9,2 млн. транспортних засобів, у тому числі: 6,9 млн. легкових автомобілів; ≈ 250 тис. автобусів; $\approx 1,3$ млн. вантажних автомобілів; понад 840 тис. од. мототранспорту [144].

Як відомо, транспорт – одна з найважливіших інфраструктурних сфер матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі та невиробничі потреби всіх галузей економіки та населення за всіма видами перевезень. Автомобільний транспорт відіграє надзвичайно важливу роль у житті суспільства та впливає на всі сфери його життя: економічну, соціальну, екологічну та інші. Адже відомо, що від стану, розвитку, організації автотранспорту значною мірою залежить загальний стан кожного регіону нашої країни. Значні переваги автомобільного транспорту (більша мобільність, доставка товарів без додаткового перевантаження від місць виробництва до споживачів) виділяють його серед інших видів транспорту.

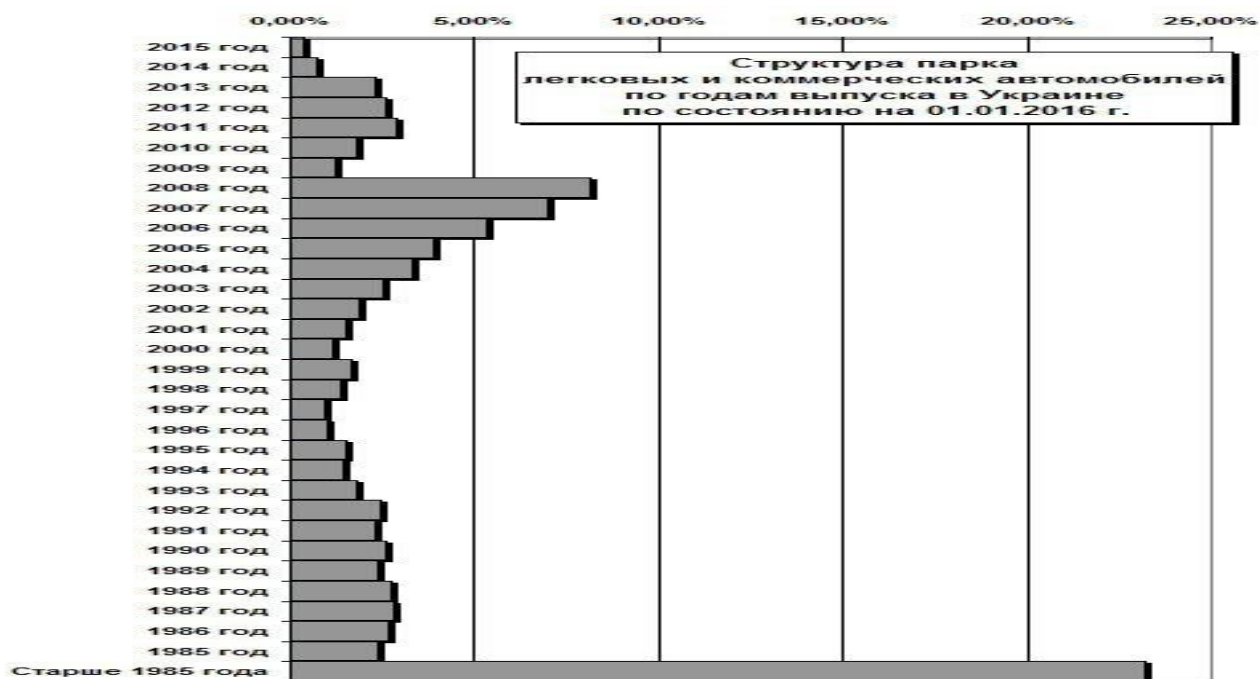


Рис. 1.2.1. Структура парку легкових та комерційних автомобілів по роках випуску в Україні на 01.01.2016 р.

Цілком зрозумілим видається висновок, що кількість транспортних засобів з строком експлуатації понад 30 років складає біля 23 %. Це свідчить про те, що застарілий фонд транспортних засобів впливає на розмір страхових премій та страхових виплат, що у кінцевому рахунку призводить до значних матеріальних втрат як з боку страхувальника так і страховика. Саме з метою мінімізації, а в кращому випадку і з метою запобігання настанню страхових випадків було сформовано досить вдалу систему відшкодування матеріальних втрат через систему страхових правовідносин.

З формуванням страхового товариства «Дністер» українські фахівці робили спроби створити українську страхову термінологію. Адже, на думку Р. Тринько та О. Мельника: «Без зрозумілого категорійного апарату, без ефективної термінології практично важко уявити собі можливість успішного функціонування будь-якої економічної системи, економічного механізму» [150, С. 90]. Що стосується термінології, то ще Р. Декарт свого часу писав: «Вірно визначаєте слова, і ви позбавите світ від багатьох непорозумінь» [36, С. 508].

Власне кажучи, страхування – це інструмент, який дозволяє оптимізувати фінансування процесу відновлення ресурсів, втрачених в результаті випадкових подій, тим самим значно знизити фінансове навантаження на державний бюджет країни. Страхування, як невід’ємна функція держави, це стратегічний напрямок його діяльності, який дає можливість не тільки мінімізувати та ліквідувати економічні втрати, але в деяких випадках, зберегти державність та економічний суверенітет держави.

Аналізуючи термін «страхування» можна дійти висновку, що страхування відображає ідею застереження, захисту та безпеки. У багатьох слов'янських мовах, у тому числі й в українській, виникнення терміну «страхування» пов'язують із коренем цього слова «страх». Це також підтверджується висловленням російського вченого Л. Рейтмана: «Власники майна, які вступали між собою у виробничі відносини, мали страх за його збереження, за можливість знищення чи втрати у зв'язку зі стихійними явищами, пожежами та іншими непередбачуваними загрозами економічному життю» [158, С. 3].

У фаховій літературі етимології слова «страхування» також приділено значну увагу. Проте, до єдиного розуміння змісту поняття «страхування» дійти вченим поки що не вдалося. У теорії страхування є різні базові основи трактування поняття «страхування». Наприклад, під впливом ідеології Радянського Союзу термін «страхування» базувався на принципах соціалізму. Тому, в юридичній науці того часу термін «страхування» мав визначення соціалістичного нахилу. Як стверджує Л.А. Могильов: «Державне страхування – це сукупність фінансових та економічних відносин, за допомогою яких перерозподілялась частина національного доходу в інтересах зміцнення економіки суспільного виробництва і матеріального добробуту працівників» [88, С. 5]. Відтак, у ті часи термін «страхування» визначався здебільшого з економічної та фінансової сторони.

Слово «страхування» увійшло в українську мову давно. Воно має відповідники в інших мовах: «insurance» – в англійській; «versicherung» – у німецькій. У європейських мовах коренем цього терміну «insurance industry – страхування» є слова: впевненість, безпека, передбачливість тощо. Західні філологи вважають, що термін має латинське походження. В основі його слова «securus» і «sine сига», що означають «безтурботний» [15, с. 8]. Отже, страхування відображає ідею застереження, захисту та безпеки.

У фаховій літературі питанням з'ясування поняття страхування також приділено значну увагу. Проте до єдиного розуміння змісту категорії «страхування» дійти не вдалося. Водночас ігнорувати відоме положення про необхідність відрізняти економічну сутність категорії від її змісту в жодному разі не можна. Адже сутність постійна, а зміст може змінюватися відповідно до конкретних умов розвитку суспільства. Аналіз опублікованих визначень терміна «страхування» показує, що кожне з них уточнює або доповнює попередні, залишаючи без змін їх основу.

При визначені сутності страхування слід враховувати її концептуальні засади. Так, наприклад А.С. Котляревський наголошує, що «страхування є за сутністю справжньою фінансовою операцією, відмінною від торгової та

промислової, а водночас воно в загальній народній економіці посідає досить важливе місце, відповідаючи спустошливим наслідкам тих стихійних лих, від яких воно дає захист» [59, С. 157].

Але були і такі вчені, які відмовлялися від акцентування в терміні «страхування» будь-яких аспектів. Так, російський вчений Н.Д. Еріашвілі наводить досить стисле визначення: «Страховання – це відносини стосовно захисту майнових інтересів фізичних і юридичних осіб із настанням певних подій (страхових випадків) за рахунок грошових фондів, що формуються із страхових внесків» [166, С. 325].

У науці страхування деякі автори підходять до визначення «страхування» з точки зору страхового фонду. Так, наприклад В.К. Райхер визначає страхування як форму організації централізованого страхового фонду за рахунок децентралізованих джерел із внесків, які вкладаються в цей фонд його учасниками [127, С. 19]. Перевагою цього визначення є його універсальність (воно може розповсюджуватися на всі види страхування, незалежно від їх специфічних ознак). Таке визначення має право на існування, але воно не повністю розкриває суть поняття, що спричиняє перепони для його розуміння.

Для того, щоб детальніше зрозуміти суть страхування необхідно дослідити його визначення, яке існує в сучасній правовій науці. Українські спеціалісти в області страхової справи, а саме: В.Д. Базилевич та К.С. Базилевич визначають страхування як спосіб захисту майнових інтересів громадян в умовах ринкової економіки.

Сабодаш Р., стверджує, що страхування – це спосіб забезпечення виконання зобов'язань [135, С. 124]. Даючи таке визначення, автор робить акцент на правовому характері страхування, яке покликане забезпечити виконання зобов'язань, прийнятих сторонами під час складання страхової угоди. Це, в першу чергу, стосується страхування кредитних ризиків. Тобто, страхування кредитних ризиків є зобов'язально-правовим способом забезпечення виконання зобов'язань.

Офіційне тлумачення цього поняття в українському законодавстві наведено у ст. 1 Закону України «Про страхування»: «Страховання – це вид цивільно-правових відносин щодо захисту майнових інтересів фізичних осіб та юридичних осіб у разі настання певних подій (страхових випадків), визначених договором

страхування або чинним законодавством, за рахунок грошових фондів, що формуються шляхом сплати фізичними особами та юридичними особами страхових платежів (страхових внесків, страхових премій) та доходів від розміщення коштів цих фондів» [118].

В офіційному визначенні зафіксовані головні ознаки, що формують поняття страхування: об'єкт (вид цивільно-правових відносин), мета (захист майнових інтересів), перелік страхових подій, джерела страхування. Водночас є думки поважних науковців, які конструктивно критикують це визначення. На думку Осадеця С.С., ретельне вивчення поняття страхування і зіставлення різних його тлумачень, які містяться в наукових працях, показують, що офіційне визначення терміна дещо перевантажене правовими аспектами [95, С. 23].

В свою чергу В. Мачуський зазначає, що законодавче визначення поняття страхування містить складові, які не відображають правову природу страхування, що призводить до правоописовості, внутрішньої суперечності, втрати загальності, а відтак, і певної теоретичної дефектності [84, С. 195].

Кінашук Л.Л. тлумачить термін «страхування» як врегульовані нормами фінансового права відносини з приводу формування, через сплату платежів зацікавленими особами, та використання грошового фонду з метою відшкодування збитків в особливо обумовлених випадках [59, С. 29].

Нечипорук Л.В. вважає, що «страхування становить собою сукупність (систему, комплекс) економічних відносин з приводу утворення страхового фонду за рахунок внесків (платежів) юридичних та фізичних осіб до спеціалізованих цільових фондів, що призначаються для виплати страхового відшкодування і страхового забезпечення у заздалегідь обумовлених договорами страхування розмірах при настанні застережених договором подій, що призвели до майнового збитку, втрати прибутку або матеріальної відповідальності особи, яка уклала договір» [91, С. 114].

Осадець С.С. визначає страхування як економічні відносини, за яких страхувальник сплатою грошового внеску забезпечує собі чи третій особі, в разі настання події, обумовленої договором або законом, суму виплати страховиком, який несе повний обсяг відповідальності й для її забезпечення поповнює та

ефективно розміщує резерви, здійснює превентивні заходи щодо зменшення ризику, за необхідності перестраховує частину останнього [95, С. 23].

Александрова М.М. під страхуванням як економічної категорією розуміє певний вид економічних відносин з приводу організації страхового захисту за рахунок створення і використання страхового фонду й інших фондів та ресурсів страховика з метою стабілізації економіки, розподілу ризиків, задоволення потреб страхувальників та власників, здійснення підприємницької діяльності, інвестування в економіку країни тимчасово вільних коштів [7, С. 96-98].

За результатами аналізу усього різноманіття підходів, можемо констатувати, що страхування може бути розглянуто із соціального, економічного та юридичного боку.

Соціальний бік страхування полягає в охороні майнових інтересів від несприятливих обставин. За весь період розвитку суспільне виробництво стикається із суперечностями між природою і людиною, а також між окремими суб'єктами виробничих відносин. Ці суперечності зумовлюють виникнення несприятливих подій (ризиків), серед яких виокремлюють стихійне лихо і нещасні випадки. Стихійне лихо являє собою випадок, спричинений руйнівною дією сил природи, охоплює здебільшого немалу територію і призводить до значних матеріальних збитків або загибелі чи втрати здоров'я багатьох людей.

Нещасні випадки – це такі події, котрі через несприятливий збіг обставин призводять до загибелі або втрати здоров'я окремих людей (наприклад, унаслідок ДТП).

Потенційна можливість настання стихійного лиха і нещасних випадків становить сутність страхового ризику. Поняття «ризик» має кілька значень. Його часто ототожнюють з небезпекою, що загрожує тому чи іншому суб'єктові або об'єктові. Насправді не всяка небезпека може з погляду страхування розглядатись як ризик. До страхових ризиків відносять лише такі випадки небезпеки, виникнення яких можна прогнозувати й оцінювати на підставі історичного досвіду та за допомогою математичних і статистичних методів [159, С. 15].

Ґрунтуючись на багатовіковому досвіді, людство вживає дедалі ефективніших заходів із протистояння ризикам. Підвищуються вимоги до будівництва об'єктів, застосовуються досконаліші інженерні конструкції,

вогнетривкі та інші новітні ізоляційні матеріали, пильна увага приділяється безпеці експлуатації транспортних засобів тощо.

Проте концентрація ускладнення технологій, одержання й застосування швидкісних і багатотоннажних транспортних засобів, збільшення кількості криміногенних явищ призводять до появи безлічі нових ризиків. Отже, сумарний вплив ризиків досі не зменшується. Це змушує весь світ активно шукати шляхів послаблення їх негативного впливу на життя людей.

Специфіка цієї категорії зумовлена такими ознаками: випадковістю ризику; незвичайністю заподіяної шкоди; можливістю вираження шкоди в натуральній або грошовій формі; необхідністю попередження, подолання наслідків події і відшкодування завданих нею збитків. Сутність страхового захисту полягає в нагромадженні й витрачанні грошових та інших ресурсів для здійснення заходів з попередження, подолання або зменшення негативного впливу ризиків і відшкодування пов'язаних з ними втрат [151, С. 93].

Страхування, як економічна категорія, перебуває в підпорядкованому зв'язку з категорією фінансів та є сукупністю особливих перерозподільних відносин між його учасниками з приводу формування за рахунок грошових коштів цільового страхового фонду, який призначений для відшкодування можливої шкоди [98, с. 18].

З юридичного боку страхування – це правовідносини (страхові відносини) між страховиком і страхувальником, що полягають в обов'язку першого сплатити останньому страхову виплату в разі настання страхового випадку. Правова сутність страхування визначена у ст. 1 Закону України «Про страхування» – це вид цивільно-правових відносин щодо захисту майнових інтересів громадян та юридичних осіб у разі настання певних подій (страхових випадків), визначених договором страхування або чинним законодавством, за рахунок грошових фондів, що формуються шляхом сплати громадянами та юридичними особами страхових платежів [119].

В цьому визначенні, як зазначає С.А. Пилипенко, необхідно звернути увагу на два моменти, які мають принципове значення:

1) законодавець акцентує увагу на захисній функції страхування, що дозволяє вважати страхування не просто видом підприємницької діяльності, направленої на отримання доходу, але й важливим засобом соціально-правової охорони, насамперед у відносинах по обов'язковому особистому страхуванні;

2) в якості об'єкта страхування проголошуються майнові інтереси, що не суперечать законодавству України:

а) пов'язані з життям, здоров'ям, працездатністю та пенсійним забезпеченням страхувальника або застрахованої особи (особисте страхування);

б) пов'язані з володінням, використанням, розпорядженням майном (майнове страхування);

в) пов'язані з відшкодуванням страхувальником заподіяної ним шкоди особі або майну фізичної особи, а також шкоди, заподіяної юридичній особі (страхування відповідальності) [100, с. 85].

Саме беручи до уваги, що страхова діяльність розглядається як різновид суспільно корисної праці, питання виникнення, зміни та припинення страхових відносин розглядається як економістами, так і юристами.

Так на думку, російського вченого В.К. Райхера, який одним із перших комплексно досліджував страхову діяльність, страхування – це форма організації централізованого страхового фонду за рахунок децентралізованих джерел: із внесків, які формують цей фонд його учасники [126, с. 19]. З наведеного бачимо, що визначенню притаманна універсальність, оскільки воно охоплює широкий спектр страхових відносин з урахуванням їх особливостей. Однак загальним є підхід до страхування як засобу, що гарантує відшкодування майнових втрат у сфері суспільного виробництва.

Близьким до наведеного визначення є твердження Ф.В. Коньшина, на думку якого страхування є одним із методів створення централізованого страхового фонду для відшкодування за рахунок страхових внесків втрат у народному господарстві від стихійних лих та нещасних випадків, а також для виплат відповідних сум у зв'язку з настанням визначених подій, пов'язаних із життям та працездатністю застрахованих осіб [71, с. 12].

Як зазначав німецький вчений А. Манес, страхуванню у народному господарстві відведено видатне місце, оскільки воно у всіх своїх видах зручним і надзвичайно доцільним способом служить забезпеченню матеріального добробуту людини [80, с. 7].

Якщо ж вдатися до тлумачного словника С.І. Ожегова, то бачимо, що страхування розглядається як можливість “відвернення матеріальних збитків шляхом виплати внесків установі, яка бере на себе зобов’язання відшкодувати можливі збитки, понесені у випадках, які спеціально обумовлюються” [94, с. 772].

Значно ширше (організаційно) розглядається поняття страхування у тлумачному юридичному словнику, зокрема: страхування – це система заходів по створенню за рахунок юридичних і фізичних осіб спеціального фонду коштів, який використовується для:

- відшкодування матеріальних збитків від стихійних лих та інших несприятливих (випадкових) явищ (майнове страхування);
- надання громадянам (або їх сім’ям) допомоги при настанні певних подій в їх житті (особисте страхування);
- відшкодування збитків третім особам (страхування відповідальності) [19, с. 419].

Проаналізувавши загальні підходи науковців щодо змісту страхування, варто підійти до аналізу страхування як економічної категорії, що на думку В.В. Шахова, являє собою систему економічних відносин, що включає сукупність форм та методів формування цільових фондів грошових коштів та їх використання на відшкодування шкоди при різноманітних непередбачених несприятливих явищах, а також на надання допомоги громадянам при настанні певних подій у їх житті [162, с. 15].

Основний зміст страхування як економічної категорії на думку С.А. Рибникова, полягає або у відшкодуванні певного збитку, що відбувся від нещасного випадку (страхування майнове), або ж у наданні тій чи іншій особі визначеної суми грошей в момент настання відомої події незалежно від наявності збитків (страхування особисте) [133, с. 5].

Перейдемо до розгляду страхування як правової категорії, що передбачає аналіз страхування як особливої форми суспільних правовідносин. Так зокрема В.Р. Ідельсон визначав страхування як «торгову угоду», при якій один контрагент (страхувальник) за сплату відомої винагороди (премію) набуває право на відшкодування іншим контрагентом (страховиком) майнових збитків (право на страхову суму або її частину), які можуть відбутися від можливого настання визначених подій [46, с. 3].

Тобто мова йде про відповідний юридичний факт. Тоді як на думку багатьох економістів, з якою можна не погодитись, страхування є лише економічною категорією, якій при цьому притаманні деякі правові елементи [163, с. 131-132; 161, с. 36].

На методологічній хибності таких тверджень наголошує М.Я. Шимонова, зазначаючи, що в процесі здійснення страхування складаються різноманітні суспільні відносини, які об'єктивно потребують правового регулювання. На думку вченого, їх неможливо однозначно віднести ні до економічного базису, ні до правової надбудови. При їх розгляді необхідно ґрунтуватися на тому, що страхові відносини являють собою єдність економічного змісту і правової форми, на що неодноразово вказувалось в юридичній літературі, що присвячена даній проблемі [164, с. 7].

При визначенні страхування як правової категорії, на думку С.А. Пилипенко, слід пам'ятати, що в цій якості воно не може бути тотожне страхуванню як економічній категорії. Правова наука розглядає страхування в першу чергу у розрізі юридичних прав і обов'язків учасників даних відносин, тобто як страхові правовідносини. Тому право має справу лише з вольовими та пов'язаними з ними відносинами, що складаються при страхуванні. У свою чергу економічна наука має своїм предметом закономірності процесу взаємодії учасників страхових відносин. Визнаючи розбіжності страхування як правової категорії та страхування як економічної категорії слід пам'ятати, що розгляд правової форми не може йти у відриві від економічного змісту, яке в ньому міститься [101, с. 47].

Беручи до уваги вищезазначені твердження, що розкривають економічний та правовий характер страхових відносин, страхування слід розглядати як засновані

на обов'язковій або добровільній основі суспільні відносини з приводу формування та використання спеціальних фондів грошових коштів щодо захисту майнових інтересів юридичних та/або фізичних осіб шляхом відшкодування збитків, понесених страхувальником через настання страхового випадку або іншої визначеної договором страхування події.

З цього приводу досить наглядним прикладом є визначення такого виду страхування, як страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів. Це один із найпоширеніших видів страхування відповідальності в усьому світі. Цей вид страхування забезпечує виплату потерпілому грошового відшкодування в розмірі суми, яка була б стягнута з власника транспортного засобу за цивільним позовом на користь третьої особи за шкоду життю та здоров'ю, а також за пошкодження або загибель належного їй майна, які виникли внаслідок аварії або іншої дорожньо-транспортної пригоди (ДТП) з вини страхувальника.

Об'єктом цього виду страхування є цивільна відповідальність власників наземних транспортних засобів, яку вони несуть перед законом як власники джерела підвищеної небезпеки для оточуючих, тобто третіх осіб. При цьому до моменту настання страхового випадку, коли вона набуває цілком конкретний матеріальний зміст, ця відповідальність для власника транспортного засобу виступає в абстрактній формі.

Суть обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (далі - ОСЦПВВНТЗ) полягає у захисті майнових інтересів осіб, постраждалих у дорожньо-транспортних пригодах, які сталися з вини страхувальників.

Кожне поняття має певний обсяг та зміст. Обсяг поняття – множина предметів (клас), кожному з яких притаманні ознаки, що містить поняття. Зміст поняття – сукупність властивостей, ознак, відносин, які відрізняють поняття від інших. При розподілі окремі видові поняття стають інформативнішими ніж родові, оскільки кількість спільних ознак для виду більша ніж для роду. Таким

чином, обсяг та зміст поняття перебувають у зворотному відношенні: чим більше обсяг, тим менше зміст – і навпаки.

У науці та практиці нерідко вживають терміни «класифікація» (від лат. «classis» – розряд, «facere» – роблю) та групування як рівнозначні або тотожні. Водночас з логічної точки зору ці категорії не одне й те саме. На думку В.І. Веденіна, поняття «клас» характеризується знанням ознак об'єктів дослідження. Натомість групи об'єктів існують реально незалежно від свідомості людини, а класи об'єктів не можуть існувати поза свідомістю, поза встановлених фактів та досягнутих знань. Саме усвідомлення спільності ознак є необхідною передумовою побудови наукової класифікації, яка виконує не лише пізнавальну, але й прогностичну функції науки [32, с. 78].

Класифікація – категорія логічна. Її визначають як логічну операцію, що полягає в розподілі деякої множини об'єктів або явищ на класи, види чи групи, при якому кожний об'єкт за певними ознаками належить до відповідної рубрики, що може називатися «родом», «класом», «видом», «розподілом» та ін. [69, с. 214-215].

Згідно з правилами логіки, для класифікації потрібно знайти суттєвий критерій (основу) розподілу об'єктів на групи. Таким критерієм може бути кількісна або якісна ознака, загальна для об'єктів, що підлягають розподілу. Необхідно при цьому виділити для об'єктів, що підлягають класифікації, саме таку їх ознаку, яка б мала видову відмінність – кількісну чи якісну. Ця ознака (властивість) повинна бути найсуттєвішою, забезпечувати стійкість класифікації загалом і кожної її ланки в загальній системі розподілу множини об'єктів [160, с. 57].

Загальні правила розподілу понять полягають у такому: один і той самий розподіл слід здійснювати на тій самій підставі (ознака чи група ознак); як підставу для розподілу слід обирати не будь-яку випадкову ознаку, а істотну ознаку, що виражає якісний бік поняття, що розподіляється; члени розподілу мають виключати один одного, тобто кожний окремий предмет має перебувати в одній групі та не більше ніж в одній (приміром, розподіл суб'єктів права на фізичних та юридичних осіб); сума предметів у всіх одержаних при розподілі різновидах має дорівнювати сумі предметів розподіленого поняття, тобто сума

видів має вичерпувати увесь обсяг поняття; члени розподілу стосовно загального поняття мають бути найближчими видами, а відносно одне одного – супідрядними поняттями [146, с. 53].

Тісна взаємодія між собою різних галузей страхування, а також різноманітність типів транспортних засобів та вантажів, як об'єктів страхування передбачають необхідність класифікації страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів. Така класифікація має важливе значення у розумінні внутрішньої структури, у напрацюванні методичних підходів до оцінки страхової діяльності, а також у теоретичних дослідженнях. В основі класифікації страхування лежать відмінності в страховиках і сферах їх функціонування, об'єктах страхування, категоріях страхувальників, обсязі страхової відповідальності, формі проведення страхування.

Фурман В. М. виявив цілий ряд класифікаційних ознак, а саме: галузь; статус страховика; об'єкти страхування; обов'язковість; організація; групи страхувальників; первинність; періодичність; спрямованість; страхове забезпечення; форма проведення; відкритість; формування страхових резервів і управління ними; техніка обґрунтування страхових тарифів; коло страхувальників; види страхових виплат; визначення страхових сум; статті балансу; тривалість; характер страхових ризиків; вартість інтересу; характер внесків; характер виплат; традиційність; кратність; реальність. [153, С. 56]

Детальніше розглянемо класифікацію саме страхування власників наземних транспортних засобів. У вітчизняній і зарубіжній практиці підходи до класифікації страхування власників наземних транспортних засобів мають значні відмінності.

У вітчизняній науковій літературі за видами страхування власників наземних транспортних засобів поділяється на: страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів для виїзду за кордон «Зелена картка», страхування автомобіля КАСКО, страхування вантажів та страхування від нещасних випадків на транспорті. При цьому на страхування можуть бути прийняті такі категорії ризику:

- ушкодження, знищення та/або викрадення транспортного засобу, при цьому окремо може бути прийняте на страхування додаткове устаткування;
- ризик нещасного випадку в результаті дорожньо-транспортної пригоди, який призвів до заподіяння шкоди здоров'ю та життю потерпілого;
- ризики настання відповідальності стосовно третіх осіб.

Така система класифікації видів страхування в зарубіжній практиці називається системою ризиків, що не перетинаються. В даному випадку у страхувальника немає можливості в одному договорі страхування отримати комплексний захист від усіх ризиків [62].

В економічно розвинутих країнах використовують іншу систему класифікації страхових послуг, так звану систему зростаючих ризиків. Така система передбачає збільшення відповідальності страховика при переході від одного до іншого виду страхування. При цьому страхова послуга з найбільшою кількістю ризиків включає в себе відповідальність страховика за послуги попереднього виду. Така класифікація видів автотранспортного страхування з наростаючим страховим покриттям має наступну структуру [29]:

- страхування відповідальності автовласника перед третіми особами;
- страхування автовласника на випадок пожежі, завдання матеріальної шкоди та крадіжки;
- повне покриття ризиків автовласника.

Окрім класифікації страхування власників наземних транспортних засобів за видами, існує класифікація за іншими ознаками.

За формою організації (юридичним статусом) страховика виділяють страхування державне, комерційне і взаємне. Така класифікація використовується переважно з метою забезпечення державного регулювання страхової діяльності, а саме видача ліцензій, ведення державного реєстру страхових компаній тощо, контролю за страховиками, аналізу розвитку страхового ринку в інституційному і територіальному аспекті [95].

Інтеграція України у систему міжнародних господарських зв'язків та відкритість вітчизняної економіки потребують створення ефективного страхового

захисту всіх суб'єктів ринкових відносин і населення. Сучасними критеріями ефективності страхування є не лише економічні показники, але й ті, що характеризують рівень задоволення потреб суспільства у страховому захисті.

Практика зарубіжних країн свідчить, що якість страхових послуг багато в чому залежить від ефективного функціонування двох основних організаційних форм страхової системи – комерційної та взаємної (некомерційної).

Основою вітчизняної страхової системи є переважно комерційні акціонерні товариства, які хоча й становлять вагомую частку ринку страхових послуг, проте не повною мірою виконують притаманні їм функції та взяті на себе зобов'язання. Неможливість розмістити багато ризиків у комерційному страхуванні за прийнятною ціною, дорожнеча страхових послуг створюють значні проблеми для вітчизняних підприємств, потенційних і діючих учасників страхових відносин. У результаті серед господарюючих суб'єктів і населення зростає рівень недовіри до страхових компаній. Це означає, що сьогочасний український ринок страхових послуг не може повною мірою задовольнити потреби суспільства у страховому захисті силами лише комерційних страховиків.

Зважаючи на наявні негативні тенденції, є ефективний досвід організації страхування у розвинених європейських країнах, де, крім комерційних компаній, успішно функціонують товариства взаємного страхування. За своєю ефективністю вони не поступаються акціонерним компаніям, а в окремих сегментах страхування посідають провідне місце, оскільки орієнтуються переважно на ті сфери, в яких не зацікавлені комерційні страховики. Страховий фонд організацій цього типу створюється шляхом пайової участі членів, тому страхувальники виступають одночасно й страховиками. Кожний з учасників має право впливати на прийняття рішень, пов'язаних із формуванням і витратою коштів фонду, але не може розпоряджатися ними одноосібно. Сплата страхового платежу здійснюється за рахунок чистого прибутку, що залишається у розпорядженні членів товариства.

За статусом страхувальника передбачено поділ страхування залежно від того, чиї інтереси обслуговує страховик, а саме юридичних чи фізичних осіб.

За формами проведення страхування власників наземних транспортних засобів поділяється на обов'язкове і добровільне [119].

Не менш важливим для дослідження страхової діяльності є аналіз форм та видів страхування, через які розкриваються правові підстави, умови та юридичні факти, що провокують виникнення, зміну та/або припинення страхових правовідносин.

Страхування здійснюється у двох формах: добровільній та обов'язковій. У першому випадку між страховиком і страхувальником укладається договір про добровільне страхування, в якому проговорюються умови взаємовідносин. Варто зауважити, що добровільне страхування не лише не отримало належного розвитку (поширення), але й продовжується тенденція до його скорочення.

Що стосується обов'язкового страхування, то воно здійснюється як за рахунок коштів бюджету, так і за рахунок самих страхувальників. Обов'язковому страхуванню підлягає належне фізичним особам майно, зокрема, автомобільний транспорт на випадок їх пошкодження або заподіяння шкоди потерпілим в результаті порушення правил дорожнього руху та ін.

Окрім майнового здійснюється також обов'язкове особисте страхування: страхуються пасажирів повітряного, залізничного, морського та автомобільного транспорту. Організація такого страхування полягає в укладанні договору між відповідними транспортними організаціями і страховиками.

Відповідно до ст. 6 Закону України «Про страхування», в Україні здійснюються такі види обов'язкового страхування: медичне страхування; страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів; страхування засобів водного транспорту та інші [119].

Для здійснення обов'язкового страхування Кабінет Міністрів України 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.

Що стосується добровільного страхування, то це страхування, яке здійснюється на основі договору між страхувальником і страховиком. Загальні умови і порядок здійснення добровільного страхування визначаються правилами

страхування, що встановлюються страховиком самостійно відповідно до вимог Закону України «Про страхування». Конкретні умови страхування визначаються при укладенні договору страхування відповідно до законодавства. Добровільне страхування у конкретного страховика не може бути обов'язковою передумовою при реалізації інших правовідносин. Види добровільного страхування, на які видається ліцензія, визначаються згідно з прийнятими страховиком правилами (умовами) страхування, зареєстрованими Уповноваженим органом.

Зважаючи на це, видами добровільного страхування можуть бути: страхування життя; страхування від нещасних випадків; страхування залізничного транспорту; страхування наземного транспорту (крім залізничного); страхування повітряного транспорту; страхування водного транспорту (морського внутрішнього та інших видів водного транспорту); страхування вантажів та багажу (вантажобагажу) та інші [119].

Існує й інша класифікація страхування, в основі якої знаходиться об'єкт страхування, яким можуть бути майнові інтереси, що не суперечать законодавству України:

- особисте страхування, що включає в себе страхування майнових інтересів пов'язаних з життям, здоров'ям, працездатністю та додатковою пенсією страхувальника або застрахованої особи;
- майнове страхування, що включає в себе страхування майнових інтересів пов'язаних з володінням, користуванням і розпорядженням майном;
- страхування відповідальності, що включає в себе страхування майнових інтересів пов'язаних з відшкодуванням страхувальником заподіяної ним шкоди особі або її майну, а також шкоди, заподіяної юридичній особі.

Таким чином, страхування власників автомобільних транспортних засобів можна визначити як різновид страхових правовідносин щодо створення фонду для забезпечення потреб страхувальника та третіх осіб, яким заподіяно шкоду внаслідок експлуатації або іншого використання джерела підвищеної небезпеки у вигляді автотранспортного засобу, а також щодо відшкодування цієї шкоди.

Наведене визначення дозволяє виокремити низку ознак, властивих страхування власників транспортних засобів, зокрема:

- сплата страховиком страхувальнику грошової суми при настанні страхової події;
- випадковість настання страхової події;
- платність послуг щодо надання страхового захисту;
- наявність майнового інтересу в учасників правовідносин;
- наявність спеціального страхового фонду за рахунок коштів, з якого забезпечується захист.

Класифікація страхування власників автомобільних транспортних засобів відбувається за двома критеріями:

1) залежно від об'єкта страхування:

- майнове страхування (об'єктом страхування є транспортний засіб та встановлене на ньому додаткове обладнання);
- особисте страхування (об'єктом страхування є життя та здоров'я водія і пасажирів транспортного засобу від нещасного випадку внаслідок ДТП, які перебували в момент настання страхового випадку в застрахованому транспортному засобі);
- страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів;

2) залежно від форми страхування:

- добровільне страхування;
- обов'язкове страхування.

Зазначений сегмент, порівняно з іншими видами страхування, характеризується найбільшою динамікою, що визначає кілька чинників: по-перше, останніми роками суттєво збільшилася кількість транспортних засобів у вітчизняному автопарку; по-друге, позначається запровадження на законодавчому рівні обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Становлення страхування відповідальності автовласників в Україні доводить необхідність створення ефективних методів державного регулювання страхового ринку, удосконалення його нормативно-правового забезпечення в

напрямі підвищення вимог до капіталізації та платоспроможності страховиків, запровадження стандартів корпоративного управління та недопущення демпінгу, монополізації та страхового шахрайства.

Для успішного розвитку страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні необхідно: виробити єдині стандарти його проведення, активізувати роботи щодо залучення нових страхувальників, використовуючи нові сучасні канали збуту; переглянути підходи до врегулювання збитків для усунення негативного ставлення до страхування реальних і потенційних страхувальників; стимулювати розвиток добровільного страхування відповідальності власників транспортних засобів.

1.3. Страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні, як об'єкт адміністративного права

Динамічний розвиток страхового ринку, значне розширення його учасників, як страховиків, так і страхувальників неможливий без формування відповідної структури та змісту адміністративних правовідносин, що забезпечує дотримання інтересів усіх учасників страхового ринку. Суб'єкти ринку повинні бути впевнені у тому, що ризик, який пов'язаний з їх участю у страхових відносинах, зведений до мінімуму.

Залежно від того, який склад правовідносин виникає у суспільстві, формується відповідний арсенал адміністративно-правового впливу на свідомість та поведінку їх учасників.

Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів - складний комплексний правовий інститут, який об'єднує відносини різного роду і регульований нормами різних галузей права. Однак, виходячи з ознак даного інституту можна констатувати, що значне місце в ньому займають адміністративно-правові відносини.

У науці адміністративного права адміністративно-правові відносини – це урегульовані адміністративно-правові норми, що складаються в сфері реалізації виконавчої влади (державного управління). Можна виділити такі їх основні риси:

- адміністративно-правові відносини виникають, змінюються і припиняються тільки на основі адміністративно-правових норм, які породжують ці відносини, і реалізуються через них; такі відносини відрізняються строгою регламентацією адміністративно-правовими нормами поведінки сторін, їх взаємних прав та обов'язків;
- адміністративно-правові відносини складаються в специфічній сфері, а саме в області здійснення виконавчо-розпорядчої, тобто владно-організаційної діяльності суб'єктів державного управління;
- для адміністративно-правових відносин характерно те, що в якості обов'язкового суб'єкта в них виступає відповідний орган виконавчої влади (посадова особа);
- суперечки, які можуть виникати між учасниками адміністративно-правових відносин, вирішуються зазвичай в адміністративному порядку;
- відповідальність суб'єктів адміністративно-правових відносин перед державою.

Страхова діяльність породжує страхові відносини, учасниками яких виступають страховики та страхувальники, інтереси яких в силу законодавчого впливу зводяться до запобігання та відшкодування завданої шкоди. Усі умови сторін мають чітке закріплення у страховому договорі, типову форму якого визначає Національна комісія з регулювання ринків фінансових послуг. Як бачимо, страхова діяльність потребує присутності державних органів, відтак вивчення регулюючого впливу на вказану сферу потребує використання наукових здобутків вітчизняних вчених як у сфері приватного, так і публічного права. Більше того потреба дослідження структури та змісту адміністративних правовідносин у сфері страхування, зокрема цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів в Україні пояснюється як прийняттям нових нормативно-правових актів, так і новими конструкціями страхових відносин. [90, С. 75]

Найбільшої уваги в силу галузевої належності заслуговують наукові доробки В.Б. Авер'янова, В.М. Бевзенка, А.І. Берлача, Ю.П. Битяка,

І.П. Голосніченка, В.Л. Грохольського, Т.О. Гуржія, Є.В. Додіна, Д.П. Калаянова, В.К. Колпакова, О.В. Кузьменко, Н.Р. Нижник, О.І. Остапенка, С.Г. Стеценка, В.О. Шамрая, В.К. Шкарупи, Х.П. Ярмачі. Значну наукову цінність становлять праці науковців у сфері господарського та страхового права, а саме: О.В. Дзери, О.М. Вінник, О.М. Зайця, Н.С. Кузнецової, В.К. Мамутова, С.С. Осадця, Н.О. Саніахметової та ін.

Обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів (далі – ОСЦВВ) – це складний комплексний правовий інститут, що об'єднує відносини різного роду і регулюється нормами різних галузей права. Велике місце у ньому займають адміністративно-правові відносини. Передусім потрібно зазначити, що у науці адміністративного права, під адміністративно-правовими відносинами розуміються урегульовані адміністративно-правовими нормами управлінські суспільні відносини, що складаються у сфері реалізації виконавчої влади (державного управління).

Основними ознаками адміністративно-правових відносин є: по-перше, адміністративно-правові відносини складаються у сфері управління, тобто в повсякденній практичній реалізації завдань і функцій держави щодо здійснення управління сферою страхування; по-друге, в усіх відносинах однією із сторін обов'язково є орган виконавчої влади (Національна комісія з регулювання ринків фінансових послуг); по-третє, адміністративно-правові відносини – це особливий зв'язок між їх учасниками, один з яких за даних обставин має право вимагати від іншого такої поведінки, яка передбачена адміністративно-правовою нормою; по-четверте, адміністративно-правові відносини можуть виникнути за ініціативою будь-якого суб'єкта адміністративного права, але згода іншої сторони не є обов'язковою умовою для їх виникнення; по-п'яте, порушення однією із сторін своїх обов'язків зумовлює її відповідальність не перед іншою стороною, а перед державою в особі її компетентних органів (Національна комісія з регулювання ринків фінансових послуг) тощо.

Елементами адміністративно-правових відносин є суб'єкти, об'єкти та зміст.

Суб'єктами виступають сторони договору – страхувальник і страховик. Страхувальник – особа, що уклала зі страховиком договір обов'язкового страхування з метою звільнення від обов'язку відшкодування заподіяної третім особам шкоди. Страховик – це юридична особа, яка має право здійснювати обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів відповідно до дозволу (ліцензії), виданого уповноваженим органом виконавчої влади з нагляду за страховою діяльністю в установленому законодавством України порядку.

Страхувальник має право перевірити у страховика наявність документів: ліцензії на здійснення цього виду страхування; свідоцтва, що підтверджує членство страхової компанії у професійному об'єднанні страховиків (Моторне (транспортне) страхове бюро України), створеному відповідно до вимог закону.

Особа, яка отримує страхову виплату, є вигодонабувачем. У розглянутому виді страхування вигодонабувачем є потерпілий, тобто особа, яка потерпіла у дорожньо-транспортній пригоді (далі – ДТП) з вини власника транспортного засобу (далі – ТЗ). Вигодонабувач у договорі обов'язкового страхування відповідальності не вказується, у зв'язку з тим, що його особа на момент укладення договору невідома.

Застрахована особа – це особа, яка використовує цей транспортний засіб або є його власником або власником, відповідальність якого застрахована. Особа, ризик відповідальності якої за заподіяння шкоди застрахований, має бути названа в договорі страхування. Якщо ця особа в договорі не названа, застрахованим вважається ризик відповідальності самого страхувальника (п. 2 ст. 931 Цивільного кодексу). Під час укладання договору страхування необхідно вказати осіб, які допущені до керування транспортним засобом. При цьому кількість таких осіб може бути і обмежена, і необмежена. [105]

Важливим моментом є те, що особи, допущені до керування автомобілем, не є суб'єктами страхування, оскільки відповідно до Закону України «Про страхування» суб'єктами страхування, крім страхових організацій, є: страхувальники, застраховані особи, вигодонабувачі [114].



Рис. 1.3.1. Суб'єкти страхування цивільної відповідальності

У разі керування ТЗ особою, не внесеною до списку осіб, допущених до керування в момент укладання, а так само в період дії договору, передбачена адміністративна відповідальність за ст. 126 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП).

Відтак, такі відносини, що регулюють правові відносини у сфері ОСЦПВВ, доцільно залежно від суб'єкта правовідносин та галузевої належності правових норм поділити на такі групи:

- основні: це відносини, що складаються між страховиком та страхувальником з приводу виконання останнім обов'язків щодо обов'язкового страхування своєї цивільної відповідальності власника ТЗ;

- додаткові: відносини, що виникають з приводу відшкодування шкоди, заподіяної діями власника ТЗ життю, здоров'ю або майну іншої особи (називаються додатковими, оскільки їх виникнення має імовірнісний характер, події, що їх породжують, можуть не настати);

– супутні: це відносини, тісно пов'язані з основними і забезпечують їх реалізацію, наприклад, відносини між страховиком і органом страхового нагляду, між страховиком і уповноваженим співробітником поліції під час вчинення ДТП тощо.

Основні відносини у цій сфері (між страхувальником і страховиком) не можна назвати адміністративно-правовими, оскільки в них не бере участі орган виконавчої влади чи посадова особа. Однак дослідження сучасних форм і засобів впливу держави на суспільні відносини, вивчення питань взаємодії держави та громадянського суспільства дає змогу говорити про існування непрямих (опосередкованих) правових відносин, що забезпечують непрямий вплив держави на суспільні відносини через інститути громадянського суспільства.

Такі непрямі (опосередковані) адміністративно-правові відносини мають такі ознаки: по-перше, непрямий спосіб впливу державних органів на суспільні відносини здійснюється через третю структуру (інститут громадянського суспільства); по-друге, ступінь владного впливу визначається за допомогою встановлення компетенцій для такої структури; по-третє, непряма форма впливу державних органів на суспільні відносини здійснюється за допомогою делегування представників відповідних органів у цю структуру [14, с. 40].

Отже, погляд на відносини у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів та Рішення Конституційного Суду України від 23.12.2014 р. № NQ 7-рп/20 14 Справа NQ 1-6/2014. За конституційним зверненням громадянина Божка Валерія Віталійовича щодо офіційного тлумачення положень пункту 13.1 статті 13 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [131] дає змогу охарактеризувати їх, як відносини між державою і громадянами – власниками транспортних засобів (через страховиків), у яких у громадян існує обов'язок щодо здійснення страхування, а в держави – право контролювати виконання цього обов'язку і застосовувати заходи відповідальності у разі її невиконання.

З огляду на це, такі відносини можна зарахувати до адміністративно-правових. До додаткових правовідносин зараховані відносини, що виникають з приводу

відшкодування шкоди, заподіяної діями власника ТЗ життю, здоров'ю або майну іншої особи. Об'єкт таких правовідносин – це майнові інтереси застрахованої особи, пов'язані із заподіянням шкоди третім особам у процесі експлуатації транспортного засобу. Усі відносини, що складаються з приводу відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та майну винними діями власника ТЗ третім особам в результаті ДТП, регулюються нормами цивільного права.

Супутні правові відносини, що складаються, наприклад, між страховиком і уповноваженим органом страхового нагляду, між страховиком і уповноваженим співробітником поліції під час вчинення ДТП, є адміністративно-правовими, оскільки повністю відповідають ознакам правовідносин, викладеним вище.

Розглядаючи зміст адміністративних правовідносин у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні зазначимо, що страхові відносини, які за своїм змістом є складним правовим утворенням. Перш за все, мова йде про те, який характер притаманний страховим відносинам, приватний чи публічний.

Звичайно що це питання має безпосередній зв'язок зі змістом страхового права, яке є характерним поєднання елементів публічного та приватного права, оскільки у сфері страхової діяльності виникають як публічно-правові, так і приватно-правові відносини. Така комбінація правових норм страхового права є характерною й для інших галузей права, як то біржове, банківське, житлове, екологічне, аграрне, інформаційне та ін., що вказує на його комплексний характер. Відтак і страхові відносини, як об'єкт страхового права мають комплексний характер, поєднуючи у собі публічно-правовий та приватно-правовий характер.

Доречно зазначити, що теорія комплексних і основних галузей права, а відповідно і суспільних відносин, що виступають їх предметом не є новою, вона виникла у зв'язку з аналізом В.К. Райхером проблем страхування, який вважав, що в рамках системи права слід розрізняти дві категорії галузей – галузі основні і комплексні [126, С. 186].

Відтак страхові відносини, що виникають в процесі здійснення Національною комісією з регулювання ринків фінансових послуг України, Департаментом страхового нагляду та суб'єктами страхового ринку, перш за все страховими компаніями, своїх функцій та завдань, в багатьох випадках можна віднести до цивільних, господарських, адміністративних, фінансових та інших правовідносин. Разом з тим, беручи до уваги специфіку страхової діяльності, дана сфера породжує такі правовідносини, що не можуть бути віднесені до первинних щодо страхового права галузей, зокрема цивільного, господарського та особливо адміністративного і фінансового.

Страхові правовідносини складають, таким чином, особливу групу відносин, що характерна виключно страховому праву, і складають специфіку його предмета. Такими зокрема є відносини між Національною комісією з регулювання ринків фінансових послуг України та страховими компаніями, страховими компаніями та органами державної реєстрації, страховими компаніями між собою, між страховими компаніями та клієнтами. Це свідчить про те, що ці страхові відносини різні за своєю природою, а відтак, різняться ступенем державного регулювання, що пояснюється також різною природою правових норм, що їх (відносини) регулюють.

Вважаємо за доцільне звернути увагу на особливості страхових відносин. Особливості полягають у тому, що страхові відносини: виникають виключно в процесі страхової діяльності; регулюються нормами страхового законодавства, а також інших галузей законодавства (цивільного, господарського, фінансового, адміністративного та ін.); носять переважно змішаний, одночасно публічно-правовий (відносини НКЦПФР і страховими компаніями) і приватно-правовий (відносини між страховими компаніями і страхувальниками) характер; спеціальним та обов'язковим їх учасником завжди виступає страхова компанія; поведінка суб'єктів носить автономний і водночас обмежений відповідними рамками характер, визначений відповідними правовими актами.

Як уже нами зазначалося, страхові відносини, як результат й умова страхової діяльності не функціонують самі по собі, вони пов'язані з управлінням, що

здійснюється як власниками страхових компаній, так і державними органами, наділеними відповідними владними повноваженнями. Саме ці два управлінські аспекти забезпечують регулювання страхової діяльності, і перш за все, правове, в силу чого страхові відносини врегульовані нормами права стають страховими правовідносинами.

Найкраще розкривається зміст страхових правовідносин через їх класифікацію, в основі якої лежить особливість страхової діяльності.

Одним із критеріїв класифікації страхових відносин є їх характер, а тому їх поділяють на такі групи:

- відносини, що виникають безпосередньо при укладанні страхових договорів;
- відносини, що виникають в процесі організації страхової діяльності (державна реєстрація, ліцензування тощо).

За характером зв'язків між учасниками правовідносин їх поділяють на:

- *горизонтальні*, що виникають між юридично і фактично рівноправними суб'єктами правовідносин, що свідчить про відсутність в них імперативного (владного) характеру. Ці відносини, учасники яких не знаходяться в підпорядкуванні один одного, формуються на основі укладання страхових договорів;

- *вертикальні*, в яких один із учасників підлеглий іншому. Вони носять субординаційний характер, тому виникають за волевиявленням повноважного державного органу, його посадової особи, чи органу саморегулювання, або ж власника. Для вертикальних страхових правовідносин є характерним прояв адміністративного методу правового регулювання, тобто – методу владних приписів, що передбачає імперативний (владний) статус однієї із сторін. Прикладом є відносини між Національною комісією цінних паперів та фондового ринку і страховою компанією.

Беручи до уваги, що страхове право містить у собі матеріальні та процесуальні норми, та залежно від об'єкта правової регламентації страхові правовідносини можуть набувати статусу матеріальних або процесуальних форм.

Матеріальні страхові правовідносини сприяють реалізації прав і обов'язків сторін правовідносин щодо набуття правового статусу суб'єктів страхового ринку. Завдяки реалізації вищезазначених прав і обов'язків має місце формування

статутного фонду майнового капіталу, обсяг яких залежить від економічного стану засновників страхової компанії.

Процесуальні страхові правовідносини складають зміст страхової діяльності та забезпечують порядок укладання та виконання страхових договорів. Відповідно, процесуальні суб'єктивні права та обов'язки покликані використовувати певну юридичну форму і порядок страхової діяльності.

Важливо також наголосити на особливостях процедурних відносин, які виникають з приводу встановлення страхових випадків як юридичних фактів, які мають значення при вирішенні питання про право на той чи інший вид страхового відшкодування.

Залежно від *сфери дії* страхові правовідносини поділяють також на:

- внутрішньо страхові (організаційні), що виникають в межах страхової компанії між її структурними підрозділами;
- зовнішньо страхові, що виникають між страховиками і страхувальниками, органами державного регулювання чи саморегулювання, чи іншими юридично самостійними суб'єктами господарювання.

Крім вищезазначених систем класифікації страхових правовідносин, окремі наукові джерела містять й дещо відмінну їх класифікацію, однак можна стверджувати, що увесь комплекс вищевказаних відносин становить об'єкт адміністративних правовідносин у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні.

Досягнення якості адміністративних правовідносин у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів можливе лише за умови дотримання відповідних принципів, що підтверджують практику передового досвіду світового страхового ринку.

Етимологія поняття «принцип» походить від лат. *prīncipium* – як основа (початок) і трактується як: 1) основне, вихідне положення теорії, вчення, керівна ідея, основне правило діяльності; 2) внутрішнє переконання, погляд, що означає норму поведінки; 3) основа устрою, дії будь-якого механізму, прибору [140, с. 409].

Дослідженню принципів адміністративних правовідносин присвячено багато наукових праць, у тому числі й радянського періоду. Так професор А.П. Корнєєв,

зокрема виділяв такі принципи адміністративних правовідносин: науковість (об'єктивність), демократичний централізм, єдність рівних права і рівних обов'язків, соціалістичний інтернаціоналізм, соціалістичної законності [73, с. 13-20].

Звісно, що перераховані нами запропоновані автором принципи наповнені ідеологічним змістом, що є цілком виправданим для тогочасного періоду, однак основні з наведених принципів не втратили своєї актуальності і дотепер.

Більш прогресивний підхід у виділенні адміністративних правовідносин проглядається у наукових поглядах сучасних дослідників адміністративного права. Так зокрема вченими-адміністративістами виділяються конституційні принципи, які представлені принципами законності, пріоритету прав та свобод людини і громадянина, гуманізму, демократизму нормотворчості і реалізації суб'єктивних прав), а також організаційно-функціональні, зокрема: відкритості та прозорості, підзвітності і підконтрольності державних органів, ефективності та неупередженості [22; 24; 41; 70; 149].

Вітчизняний та зарубіжний досвід свідчить, що адміністративні правовідносини у сфері страхування базуються на дотриманні таких *принципів*: суспільної корисності; гласності й відкритості страхових відносин; довіри; саморегулювання; гарантії прав сторін страхового договору.

На увагу заслуговує й інша група принципів, що їх пропонують дослідники адміністративних правовідносин, якими є:

- *універсальність*, оскільки контроль має охоплювати всі ділянки державного, господарського та соціально-культурного будівництва;
- *систематичність* – проводиться не одноразово, час від часу, а за певною схемою, постійно;
- *безсторонність* – досягається шляхом покладення завдань контролю на осіб, які суб'єктивно не зацікавлені в його результатах;
- *реальність* – забезпечується наявністю необхідних кваліфікованих кадрів ревізорів, контролерів та ін.;
- *дієвість, оперативність, результативність* – припускають швидке проведення контрольних дій контролюючим органом у разі одержання

повідомлень про порушення, запобігання правопорушенням і причинам, що їм сприяли, своєчасне вжиття заходів щодо їх усунення, притягнення у відповідних випадках винних до відповідальності;

– *гласність* – дає можливість, а в деяких випадках і стає обов’язком доведення результатів контролю до відома громадськості або правоохоронних органів, інших осіб, зацікавлених у результатах контролю;

– *законність* – є головним у функціонуванні правової держави, а відтак засвідчує, що механізм адміністративних правовідносин безпосередньо спирається на закон та складається з практичної його реалізації; зміни у структурі органів повинні мати правову основу, відбуватись відповідно до змін суспільно-політичних пріоритетів та стратегії розвитку держави; законотворча діяльність повинна бути впорядкованою; діяльність державних службовців ґрунтується на чіткому дотриманні закону. А тому принцип законності у галузі страхового права означає, що функції адміністративно-правового регулювання можуть та повинні здійснюватися відповідно до вимог законодавства України, з урахуванням повноважень того чи іншого органу адміністративно-правового регулювання.

– *верховенства права*, що знаходить своє закріплення у ст. 8 Основного закону відповідно до якого, Конституція України має найвищу юридичну силу. Закони та інші нормативно-правові акти приймаються на основі Конституції України і повинні відповідати їй. Принцип верховенства права є визначальним при формуванні всіх інститутів держави і суспільства в цілому. У такому розумінні право виступає найвищою соціальною цінністю, найголовнішим суспільним орієнтиром. Виходячи з цього варто наголосити, що закріплюючи загальнообов’язкові приписи, надаючи їм нормативний характер органи державної та управління маю брати за основу саме принцип верховенства права.

Однією з основних умов економічного, соціального, культурного розвитку держави, на думку О.Б. Німко є дотримання принципу *ефективної діяльності органів адміністративно-правового регулювання*. Ефективна діяльність органів адміністративно-правового регулювання забезпечується шляхом оптимізації адміністративно-правового регулювання, вдосконаленням структури його системи, що викликає нівелювання негативних процесів усередині системи.

Участь громадян та їх об'єднань в адміністративно-правовому регулюванні. Згідно зі ст. 38 Конституції України громадяни мають право брати участь в управлінні державними справами, у всеукраїнському та місцевих референдумах, вільно обирати й бути обраними до органів адміністративно-правового регулювання та органів місцевого самоврядування. Об'єднуючись у політичні партії та громадські організації, громадяни беруть участь у здійсненні функцій адміністративно-правового регулювання. Через такі об'єднання громадяни захищають свої права і свободи, задовольняють політичні, економічні, соціальні, культурні та інші інтереси.

Принцип рівноправності громадян означає, що останні користуються рівним правом доступу до державної служби, а також до служби в органах місцевого самоврядування. Обмеження на участь в адміністративно-правовому регулюванні встановлюються виключно законом.

Принцип соціальної спрямованості означає пріоритетність соціальних інтересів над загальнодержавними. Конституція України визначає, що Україна є соціальною державою (ст.1). Принцип соціальної спрямованості полягає не тільки у пріоритетності врахування суспільних інтересів, але й у рівній відповідальності громадян перед законом незалежно від їх соціального або майнового статусу [92, с. 89].

Отже, дослідивши зміст адміністративних правовідносин у сфері страхування загалом, і обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів зокрема, можна констатувати про функціонування складної та дієздатної системи адміністративно-правового впливу на свідомість та поведінку суб'єктів страхових відносин, що забезпечує дотримання інтересів як страховиків, так і страхувальників, а в цілому й суспільства та держави. Основним стрижнем адміністративних правовідносин у сфері страхування є принципи його (механізму) здійснення, дотримання яких складає основний зміст адміністративних правовідносин у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні.

Підсумовуючи викладе, можемо констатувати, що правові відносини у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власника наземного транспортного засобу доцільно розділити на групи залежно від суб'єкта

правовідносин і галузевої належності правових норм, які регулюють ці відносини: основні (адміністративно-правові) – відносини з приводу виконання обов'язку страхування цивільно-правової відповідальності, що складаються між громадянами - власниками транспортних засобів та державою. Такі відносини є непрямыми (опосередкованими) адміністративно-правовими відносинами, оскільки реалізуються через інші, недержавні організації та інститути громадянського суспільства; додаткові (цивільно-правові) – правовідносини, що виникають з приводу відшкодування шкоди, заподіяної діями власника транспортного засобу життю, здоров'ю або майну іншої особи. Ці відносини є цивільно-правовими (ми називаємо їх додатковими, оскільки їх виникнення носить імовірнісний характер, і події, що їх породжують, можуть так і не наступити); супутні – відносини, тісно пов'язані з основними і забезпечують їх реалізацію. Такі відносини є адміністративно-правовими. До супутніх правовідносин належать такі відносини, що складаються в сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів:

- відносини по здійсненню нормативно-правового регулювання різних аспектів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів (таке регулювання здійснюється органом страхового нагляду);

- відносини, що складаються при укладенні договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів в частині обов'язку перевірки справності транспортного засобу;

- відносини, що складаються між державою в особі органу страхового нагляду і страховиками (загальні питання організації і здійснення страхового нагляду, ліцензування діяльності суб'єктів страхової справи, контроль за дотриманням страхового законодавства);

- відносини, що складаються між учасниками договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів з приводу вчинення ДТП, що є підставою для відшкодування шкоди;

- відносини, що складаються в разі здійснення власником транспортного засобу правопорушення щодо недотримання вимог про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів і застосування до нього заходів адміністративної відповідальності.

Висновки до розділу 1.

1. Сучасний український ринок обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів почав свій розвиток у 90-х роках XX століття, але до сьогодні так і продовжує перебувати на етапі розвитку. Законодавство у сфері регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів знаходиться ще на етапі становлення та постійно підлягає змінам та доповненням. У процесі удосконалення законодавства необхідно в першу чергу спиратися на досвід зарубіжних країн, у яких цей вид страхування існує довгий час, щоб уникнути багатьох помилок та упущень, та створити дієвий захист громадян.

2. Беручи до уваги твердження науковців та зміст норм галузевого законодавства, що розкривають економічний та правовий характер страхових відносин, *страхування* слід розглядати як засновані на обов'язковій або добровільній основі відносини з приводу формування та використання спеціальних фондів грошових коштів щодо захисту майнових інтересів юридичних та/або фізичних осіб шляхом відшкодування збитків, понесених страхувальником чи застрахованою особою через настання страхового випадку або іншої визначеної договором страхування події.

3. Обґрунтовано, що правові відносини у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власника автомобільного транспортного засобу доцільно розділити на групи залежно від суб'єкта правовідносин і галузевої належності правових норм, які регулюють ці відносини: основні (адміністративно-правові); додаткові (цивільно-правові); супутні (адміністративно-правові). При цьому оптимальна побудова системи адміністративно-правового регулювання страхової діяльності на національному рівні передбачає досягнення збалансованості інтересів суб'єктів страхових відносин і регулюючих їх органів – захисту страхувальників, забезпечення інтересів страховиків і отримання певної макроекономічної вигоди.

4. Дослідивши зміст адміністративних правовідносин у сфері страхування загалом, і обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників

наземних транспортних засобів зокрема, можна констатувати про функціонування складної та дієздатної системи адміністративно-правового впливу на свідомість та поведінку суб'єктів страхових відносин, що забезпечує дотримання інтересів як страховиків, так і страхувальників, а в цілому й суспільства та держави. Основним стрижнем адміністративних правовідносин у сфері страхування є принципи його здійснення, дотримання яких складає основний зміст адміністративних правовідносин у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні.

5. Доведено, що становлення страхування відповідальності автовласників в Україні доводить необхідність створення ефективних методів державного регулювання страхового ринку, удосконалення його нормативно-правового забезпечення в напрямі підвищення вимог до капіталізації та платоспроможності страховиків, запровадження стандартів корпоративного управління та недопущення демпінгу, монополізації та страхового шахрайства. Для успішного розвитку страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні необхідно: виробити єдині стандарти його проведення у відповідності до вимог Європейського Союзу; активізувати роботи щодо залучення нових страхувальників, використовуючи нові сучасні канали збуту; переглянути підходи до врегулювання збитків для усунення негативного ставлення до страхування реальних і потенційних страхувальників; стимулювати розвиток добровільного страхування відповідальності власників транспортних засобів.

РОЗДІЛ II

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ СТАТУС СУБ'ЄКТІВ ОBOB'ЯЗKOBГO СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ АВТОМОБІЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

2.1. Характеристика адміністративно-правового статусу суб'єктів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні

У сучасній демократичній державі з розвиненими інститутами громадянського суспільства держава прагне делегувати частину своїх функцій іншим (недержавним) суб'єктам, надаючи учасникам відповідних відносин широкі можливості саморегулювання. Органи державної влади більшості європейських держав вдосконалюють механізм забезпечення прав і законних інтересів громадян, замінюючи державне регулювання на саморегулювання як більш ефективний інструмент контролю за учасниками ринка.

Дане соціальне явище прекрасно ілюструє ситуація на ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. Виконання обов'язки громадян щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (обов'язок водія перед державою) відбувається шляхом укладення договорів обов'язкового страхування з комерційними організаціями - страховиками; при цьому останні можуть розглядатися як засоби владного впливу держави на суспільні відносини.

Суб'єктами правових відносин, що складаються в сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, які виконують організаційно-управлінські функції, є: орган страхового нагляду (в даний час - Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг); Моторно (транспортне) страхове бюро України тощо.

Питання змісту та структури адміністративно-правового статусу певного державного органу має ключове значення для вирішення проблем вдосконалення організації його діяльності, корегування місця у системі органів державної влади, а отже підвищення результативності його діяльності.

Розглянемо повноваження органів у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів.

Як відомо, у системі органів виконавчої влади Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг (далі – Нацкомфінпослуг) є державним колегіальним органом, підпорядкованим Президенту України, підзвітним Верховній Раді України, метою діяльності якого є здійснення державою комплексу заходів щодо регулювання та нагляду за ринками фінансових послуг з метою захисту інтересів споживачів фінансових послуг та запобігання кризовим явищам (ст. 1 Закону України «Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг») [122]. Такий захист Нацкомфінпослуг України здійснює шляхом:

- формування та забезпечення реалізації політики державного регулювання у сфері ринків фінансових послуг (крім ринку банківських послуг і ринків цінних паперів та похідних цінних паперів);
- розроблення і реалізація стратегії розвитку ринків фінансових послуг та вирішення системних питань їх функціонування;
- забезпечення розроблення та координації єдиної державної політики щодо функціонування накопичувальної системи пенсійного страхування;
- здійснення в межах своїх повноважень державного регулювання та нагляду за наданням фінансових послуг і дотриманням законодавства у відповідній сфері;
- захист прав споживачів фінансових послуг шляхом застосування у межах своїх повноважень заходів впливу з метою запобігання і припинення порушень законодавства на ринку фінансових послуг;
- узагальнення практики застосування законодавства України з питань фінансових послуг і ринків та розроблення пропозицій щодо їх вдосконалення;

- розроблення і затвердження обов'язкових до виконання нормативно-правових актів з питань, що належать до її компетенції;
- координація діяльності з іншими державними органами;
- запровадження міжнародно визнаних правил розвитку ринків фінансових послуг (п. 3 Указу Президента від 23 листопада 2011 року 1070/2011 «Про затвердження Положення про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг» [111].

Однак, державна політика у сфері захисту прав споживачів фінансових послуг полягає не лише у здійсненні державного контролю, але й у розробці і прийнятті відповідних державних програм щодо сприяння розвитку та підвищенні якості надання таких послуг, вжитті заходів щодо демонополізації ринку фінансових послуг, фінансової, матеріально-технічної, інформаційної, консультативної та іншої підтримки суб'єктів господарювання, які сприяють розвитку ринку фінансових послуг.

Такі повноваження надані органам державної влади, органам місцевого самоврядування та органам адміністративно-господарського управління та контролю. Суб'єкти господарювання, органи влади, органи місцевого самоврядування, а також органи адміністративно-господарського управління та контролю зобов'язані сприяти розвитку ринку фінансових послуг та не вчиняти будь-яких неправомірних дій, які можуть мати негативний вплив на ринок фінансових послуг.

Так, Національний банк України своєю постановою від 18.06.2015 року № 391 схвалила Комплексну програму розвитку фінансового сектору України до 2020 року [68], якою передбачено перелік заходів щодо створення фінансової системи, що здатна забезпечувати сталий економічний розвиток за рахунок ефективного перерозподілу фінансових ресурсів в економіці на основі розбудови повноцінного ринкового конкурентоспроможного середовища згідно зі стандартами ЄС.

Зупинимось на деяких державних органах, які мають повноваження у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні.

Серед органів виконавчої влади у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні визначальне місце належить Кабінету Міністрів України, який забезпечує розробку і здійснення загальнодержавних програм розвитку видів обов'язкового страхування, забезпечує проведення фінансової, цінової, інвестиційної та податкової політики у сфері страхування; здійснює управління об'єктами державної власності відповідно до закону; забезпечує рівні умови розвитку всіх форм власності, забезпечує соціальну спрямованість сектору фінансових послуг, вживає заходів щодо захисту споживачів страхових послуг. Крім того, Кабінет Міністрів України встановлює найважливіші показники і параметри регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів.

Провідним органом у системі центральних органів виконавчої влади щодо забезпечення реалізації єдиної державної політики обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів в Україні є Міністерство фінансів України, яке забезпечує формування та реалізує державну фінансову та бюджетну політику, державну політику у сфері державного пробірного контролю, бухгалтерського обліку, випуску і проведення лотерей, а також забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері контролю за дотриманням бюджетного законодавства, державного внутрішнього фінансового контролю, казначейського обслуговування бюджетних коштів, запобігання і протидії легалізації (відмиванню) доходів, одержаних злочинним шляхом, або фінансуванню тероризму, забезпечує формування державної політики у сфері організації та контролю за виготовленням цінних паперів, документів суворої звітності та забезпечує формування та реалізацію єдиної державної податкової, митної політики, державної політики з адміністрування єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування, державної політики у сфері боротьби з правопорушеннями під час застосування податкового та митного законодавства, а також законодавства з питань сплати єдиного внеску, державної політики у сфері видобутку, виробництва, використання та зберігання дорогоцінних металів і дорогоцінного каміння,

дорогоцінного каміння органогенного утворення та напівдорогоцінного каміння, їх обігу та обліку, зокрема:

1) узагальнює практику застосування законодавства з питань, що належать до його компетенції, розробляє пропозиції щодо вдосконалення законодавчих актів, актів Президента України, Кабінету Міністрів України та в установленому порядку вносить їх на розгляд Кабінету Міністрів України;

2) розробляє проекти законів та інших нормативно-правових актів з питань, що належать до його компетенції;

3) погоджує проекти законів, які надходять на погодження від інших міністерств та центральних органів виконавчої влади, готує у межах повноважень, передбачених законом, висновки і пропозиції до проектів законів, інших актів законодавства, які подаються на розгляд Кабінету Міністрів України, та проектів законів, внесених на розгляд Верховної Ради України іншими суб'єктами права законодавчої ініціативи, нормативно-правових актів Верховної Ради Автономної Республіки Крим;

4) готує у межах повноважень, передбачених законом, зауваження і пропозиції до прийнятих Верховною Радою України законів, що надійшли на підпис Президентів України;

5) здійснює прогнозування та аналіз доходів бюджету;

6) складає та уточнює прогноз Державного бюджету України на наступні за плановим два бюджетних періоди;

7) здійснює заходи з підвищення ефективності управління державними фінансами;

8) забезпечує управління фінансовими ризиками, пов'язаними з діяльністю суб'єктів господарювання державного сектору економіки;

9) здійснює державне регулювання бухгалтерського обліку та фінансової і бюджетної звітності в Україні, розробляє стратегію розвитку національної системи бухгалтерського обліку, визначає єдині методологічні засади бухгалтерського обліку та складення фінансової і бюджетної звітності, обов'язкові для всіх юридичних осіб незалежно від організаційно-правової форми, форми власності та підпорядкування (крім банків), здійснює адаптацію

законодавства з питань бухгалтерського обліку в Україні до законодавства ЄС, запроваджує міжнародні стандарти фінансової звітності;

10) здійснює на підставі результатів аналізу персональних даних та інформації, що містить банківську таємницю, верифікацію та моніторинг достовірності інформації, поданої фізичними особами для нарахування та своєчасного і в повному обсязі отримання соціальних виплат, пільг, субсидій, пенсій, заробітних плат, інших виплат, що здійснюються за рахунок коштів державного та місцевих бюджетів, коштів Пенсійного фонду України, фондів загальнообов'язкового державного соціального страхування, та визначає порядок отримання, обробки та захисту такої інформації;

11) затверджує разом з головними розпорядниками бюджетних коштів паспорти бюджетних програм;

12) затверджує лімітні довідки про бюджетні асигнування, що містять бюджетні призначення та їх помісячний розподіл;

13) затверджує загальні вимоги до визначення результативних показників бюджетних програм;

14) визначає розміри фінансових нормативів бюджетної забезпеченості;

15) вносить у встановленому порядку пропозиції щодо щорічного перегляду ставок податків і зборів, установлених у фіксованому значенні, для компенсації інфляційного впливу на обсяг надходжень до бюджету;

16) затверджує форми вимоги про повернення використаної не за цільовим призначенням суми субвенції та інформації про встановлення фактів нецільового використання субвенції;

17) формує та проводить у межах повноважень, передбачених законом, єдину державну фінансову політику щодо розвитку ринку фінансових послуг, розвитку державних банків, державної іпотечної установи та інших фінансових установ;

18) проводить оцінку фінансового стану потенційних бенефіціарів спільних з міжнародними фінансовими організаціями інвестиційних проектів;

19) здійснює інші повноваження, визначені законом. [110]

Рішення Міністерства фінансів України, прийняті у межах його компетенції, є обов'язковими для виконання центральними і місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, підприємствами, установами, організаціями всіх форм власності та громадянами.

У процесах обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів активну роль відіграє Моторне (транспортне) страхове МТСБУ України [115]. Моторне (транспортне) страхове МТСБУ України є єдиним об'єднанням страховиків, які здійснюють обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за шкоду, заподіяну третім особам.

Членство страховиків у МТСБУ є обов'язковою умовою здійснення діяльності щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

МТСБУ є непідприємницькою (неприбутковою) організацією і здійснює свою діяльність відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», законодавства України та Статуту та виконує наступні завдання:

- здійснення виплат із централізованих страхових резервних фондів компенсацій та відшкодування на умовах, передбачених цим Законом;
- управління централізованими страховими резервними фондами, що створюються при МТСБУ для забезпечення виконання покладених на нього функцій;
- забезпечення членства України в міжнародній системі автомобільного страхування «Зелена картка» та виконання загальновизнаних зобов'язань перед уповноваженими організаціями інших країн - членів цієї системи;
- збирання необхідної інформації про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності для узагальнення та внесення пропозицій щодо удосконалення механізму здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності;
- співробітництво з уповноваженими організаціями інших країн у галузі страхування цивільно-правової відповідальності, координація обов'язкового

страхування цивільно-правової відповідальності власників та/або водіїв транспортних засобів - нерезидентів у разі в'їзду їх на територію України та власників та/або водіїв транспортних засобів - резидентів - у разі їх виїзду за межі України;

- співробітництво з органами Міністерства внутрішніх справ України та іншими органами державної влади з питань обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності;

- розробка зразків страхових полісів і договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, що затверджуються Уповноваженим органом;

- надання страховикам інформації щодо страхових випадків стосовно конкретних страхувальників. [115]

Фінансування статутної діяльності МТСБУ здійснюється за рахунок внесків страховиків – членів МТСБУ, а також за рахунок пасивних доходів від тимчасового розміщення коштів цього фонду та інших джерел, не заборонених законодавством у порядку, визначеному Статутом МТСБУ, та в обсягах, передбачених кошторисом, що затверджується президією МТСБУ.

Централізовані страхові резервні фонди МТСБУ (ст. 43) створюються для забезпечення виконання зобов'язань членів МТСБУ перед страхувальниками і потерпілими. Види страхових резервних фондів:

- фонд страхових гарантій – призначений для забезпечення платоспроможності МТСБУ під час взаєморозрахунків з уповноваженими організаціями інших країн у галузі страхування цивільно-правової відповідальності, з якими МТСБУ уклало угоду про взаємне визнання договорів такого страхування та взаємне врегулювання питань стосовно відшкодування шкоди. Мінімальний розмір фонду страхових гарантій встановлюється на рівні визначеного Законом України «Про страхування» [119] мінімального розміру статутного фонду страховика, що займається видами страхування іншими, ніж страхування життя;

- фонд захисту потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах (фонд захисту потерпілих) – призначений для здійснення розрахунків з потерпілими у випадках, передбачених законодавством.

Джерела формування централізованих страхових резервних фондів:

- разові гарантійні внески страховиків у розмірі, визначеному законодавством;
- відрахування страховиків з премій обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності у розмірі, визначеному Координаційною радою МТСБУ;
- повернені МТСБУ в регресному порядку кошти за заподіяну в результаті дорожньо-транспортної пригоди шкоду;
- добровільні внески та пожертвування.

Відрахування страховиків з премій обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності в Україні становлять:

- до фонду страхових гарантій - 5 % з премій, отриманих за міжнародними договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності;
- до фонду захисту потерпілих - 5 % з премій, отриманих за внутрішніми договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності.

Кошти централізованих страхових резервних фондів, створених при МТСБУ, розміщуються з урахуванням безпечності, прибутковості та ліквідності і мають бути представлені активами таких категорій: грошові кошти на банківських рахунках; банківські депозити (вклади); цінні папери, що емітуються державою.

Нагляд за використанням коштів централізованих страхових резервних фондів та цільового фонду фінансування діяльності МТСБУ здійснює Координаційна рада МТСБУ.

Обов'язкове страхування цивільно-правової діяльності власників наземних транспортних засобів має право здійснювати страховик, який: має ліцензію на здійснення цього виду страхування; є членом МТСБУ (ст. 49). [115]

Підставами для отримання ліцензії на здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності є відповідність ліцензійним умовам, що встановлюються Уповноваженим органом та містять вимоги щодо розміру статутного фонду, досвіду роботи на ринку добровільного страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, сформованих страхових резервів, наявності кваліфікованого персоналу та можливостей опрацювання претензій на всій території України.

У разі невідповідності страховика ліцензійним умовам Уповноважений орган має право своїм рішенням тимчасово зупинити дію ліцензії до усунення порушень, виявлених за результатами перевірки. Якщо такі порушення не будуть усунуті в строки, визначені у рішенні Уповноваженого органу, Уповноважений орган має право анулювати ліцензію такого страховика.

Слід зазначити, що коло органів виконавчої влади, які мають повноваження у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, не обмежується вищенаведеними. Окремі управлінські повноваження мають державні комітети, комісії, інспекції, центральні органи виконавчої влади зі спеціальним статусом, місцеві державні адміністрації тощо.

Центральним державним органом у сфері регулювання ринку страхування є Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг України. Розглянемо більш детально її правовий статус.

Вирішення проблеми вдосконалення адміністративно-правового статусу Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг України передбачає з'ясування сутності самої категорії «правовий статус».

Правовий статус є категорією не тільки багатоаспектною, а й багатоелементною. У словниках елемент (від латинської «*elementum*» – первісна речовина) визначається як: складова будь-чого цілого [85, С. 245]; об'єкт, який входить до складу певної системи і розглядається у її межах як неподільний [152, С. 127]. Звертаючись до історії розвитку поняття «правовий статус», необхідно зазначити, що до свого сучасного розуміння воно пододало досить тривалий шлях. Перші згадування про юридичний статус зустрічаються в працях давньоримських учених. У перекладі з латини воно (*status*) означає – положення, стан у будь-якій ієрархії, структурі, системі [37, С. 307]. За допомогою правового статусу суспільство створює реальні можливості для виконання суб'єктами права своїх соціальних функцій. При цьому доцільно визначити особливості правового статусу Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг України як органу виконавчої влади, адже науковцями найбільш глибоко розроблена теорія правового статусу фізичної особи –

громадянина, іноземця, особи без громадянства, біженця (О. Ф. Скакун [137], О. І. Харитонов [154], С.В. Ківалов [57]).

Скакун О. Ф. розрізняє правові статуси індивідуальних і колективних суб'єктів права. Вони нерозривно пов'язані між собою, хоча й різні за своєю природою. Правовий статус особи базується на природних правах людини, недодержання яких деформує нормальний розвиток суспільства. Правовий статус колективних суб'єктів права не однаковий і визначається тим, хто є носієм статусу: юридичні особи (державні і недержавні органи, підприємства, організації, установи), держава і її структурні одиниці, народ, соціальні спільності тощо. О. Ф. Скакун зазначає, що незважаючи на різноманіття правових статусів колективних суб'єктів, усі вони орієнтовані на правовий статус особи, оскільки права і обов'язки особи, які його складають, є тим «людським виміром», ігнорування, протидія або заперечення якого виключається (відповідно до конституцій держав і міжнародних стандартів щодо людини) [138, С. 570-571].

Проблеми змісту та структури правового статусу фізичної, у тому числі – посадової особи як учасника адміністративно-правових відносин, а також органу державного управління у межах дослідження загальнотеоретичних проблем розвитку теорії адміністративного права різною мірою розглядали В. Б. Авер'янов, Д. Н. Бахрах, Ю. П. Битяк, В. В. Зуй, В. І. Новосьолов, Р. С. Павловський, В. М. Плішкін, О. І. Харитонов та інші науковці. Так, О. І. Харитонов розглядає адміністративно-правовий статус громадян, іноземних громадян, осіб без громадянства, біженців і виділяє такі його елементи: правосуб'єктність, основні права та обов'язки [154, С. 64-66].

Окремої уваги заслуговує аналіз теоретичних положень щодо проблем правового статусу державного службовця. Так, теоретики права зазначають, що є необхідність виокремлення з кола суб'єктів права посадових осіб у зв'язку з тим, що вони виступають як представники держави і здійснюють державно-владні повноваження. С. Д. Дубенко визначає правовий статус державних службовців як сукупність прав, свобод, обов'язків, обмежень, заохочень, відповідальності, встановлених законодавством та гарантованих державою [39, С. 44]. У інших

джерелах також відзначається, що правовий статус посадової особи – це сукупність юридичних прав та обов'язків, необхідних для вирішення питань, які зачіпають права та законні інтереси громадян України [96, С. 151].

Альохін О. П., розглядаючи інститут радянського державного службовця [10, С. 125], звертає увагу на такі елементи його правового становища як обов'язки та права, похідні від конкретного державного органу. Група вчених до поняття посадового становища службовця в органі державного управління, поряд з обов'язками і правами, додатково включає інші елементи: вимоги до працівника, функції службовця, відповідальність, яка настає за невиконання або неналежне виконання функцій за посадою [13, С. 202-203]. В. М. Манохін виділяє компетенцію державного органу та похідні від неї повноваження державного службовця: завдання, функції, відповідні права, обов'язки й основні форми діяльності, які закріплені в правових актах [82, С. 97-99].

Битяк Ю. П. переконаний, що правовий статус державного службовця визначається правовим статусом посади, при цьому встановлюється порядок вступу на державну службу (заміщення посади, правила проходження служби, заохочення службовців, відповідальності за вчинені правопорушення, звільнення з посади); повноваження службовця (права і обов'язки) [25, С. 140].

Узагальнення цих теоретичних позицій дозволяє зробити висновок, що науковці при визначенні правового статусу державного службовця здебільшого акцентують увагу на обов'язках і правах, наданих для виконання завдань, відповідних компетенції державного органу.

Що ж стосується адміністративно-правового статусу органів виконавчої влади то, наприклад, С. В. Ківалов, виділяє функції, завдання, компетенцію [57, С. 82-94], однак підходи до визначення сутності категорії правового статусу цих органів не окреслює. У характеристиці адміністративно-правового статусу органів місцевого самоврядування, яка була надана І. Пахомовим, йдеться про наявність власних і делегованих повноважень, при цьому адміністративна правосуб'єктність реалізується шляхом прийняття відповідною радою актів управління [97, С. 95-105].

Фіночко Ф. Д. вважає, що адміністративна правоздатність виникає, як правило, з моменту видання акта про заснування державного органу (державної або недержавної організації), а припиняється із ліквідацією або реорганізацією [26, С. 44].

Слід зазначити, проблема визначення змісту правового статусу державного органу тісно пов'язано з визначенням змісту правового статусу посадової особи. Уточнення змісту правового статусу можливе за умови проведення аналізу особливостей правовідносин у конкретній сфері, адже ці особливості визначають зміст суб'єктивних прав і юридичних обов'язків як основи правового статусу.

Правовідносини у сфері діяльності Національної комісії, що здійснює державне регулювання ринків фінансових послуг є регулятивними відносинами пасивного типу. Вони характеризуються тим, що міра дозволеної поведінки управомоченого суб'єкта складається з двох частин:

а) можливість вимагати певної поведінки від зобов'язаних осіб (тобто утримання від визначених дій);

б) можливості здійснення позитивних дій самим управомоченим суб'єктом.

Інтерес управомоченого суб'єкта задовольняється за допомогою його власних дій. Це означає, що він може здійснювати або не здійснювати дозволені дії у повному обсязі або частково, тобто управомоченому суб'єкту у певних межах надана свобода в процесі правового регулювання, самостійність у реалізації правовідносин.

Правосуб'єктність є головним каналом здійснення загальнорегулятивних правовідносин – функцій щодо закріплення кола реально існуючих суб'єктів права та містить два основних компоненти: правоздатність та дієздатність.

Слід зазначити, що питання про правосуб'єктність не є новим. Ще юристи стародавнього Риму схилились до думки про те, що суб'єктом правових відносин може бути не лише окрема особа (фізична особа), але й об'єднання громадян, що бере участь у правовідносинах як єдине ціле, чим суттєво відрізняється від суб'єктів, що його формують. Існує думка, що витоки положень Закону XII таблиць, що регулюють правосуб'єктність приватних асоціацій, сягають закону Солона [38, С. 268]. Останній у своєму тексті встановлював коло колегій: сільські общини (pagi),

об'єднання воїнів і співтрапезників (*curiales*), релігійні та похоронні союзи, виробничі та торгові корпорації. Положення стародавніх актів встановлювали правила, згідно з якими, якщо корпорація зведена до однієї особи, то допускалось, щоб ця особа подавала позови, притягувалась до судової відповідальності, оскільки право всіх концентрувалось в одному і зберігалась назва корпорації.

В адміністративному праві під суб'єктом розуміють носія (власника) прав і обов'язків у сфері державного управління, передбачених адміністративно-правовими нормами, здатного надати права реалізовувати, а покладені обов'язки виконувати. З даного визначення випливає, що, по-перше, «претендент» на статус суб'єкта адміністративного права за своїми особливостями потенційно здатний бути носієм суб'єктивних прав і обов'язків у сфері державного управління, тобто повинен мати комплекс соціальних передумов, що дозволяють надати йому суб'єктивні права і обов'язки. При цьому розрізняють суб'єктів права і суб'єктів правовідносин, зазначаючи, що ці два поняття не завжди збігаються: по-перше, правовідносини – не єдина форма реалізації норм права; по-друге, малолітні діти, душевнохворі люди, які є суб'єктами права, не можуть бути суб'єктами правовідносин; по-третє, конкретний громадянин завжди є суб'єктом права, але не завжди є учасником правовідносин [157, С. 338].

Для суб'єктів права характерні дві основні ознаки.

По-перше, це – особа, учасник суспільних відносин (індивід, організація), яка за своїми особливостями фактично може бути носієм суб'єктивних юридичних прав та обов'язків. Для цього така особа повинна мати певні якості: а) зовнішня уособленість (Національна комісія, що здійснює державне регулювання ринків фінансових послуг України функціонує як окремий орган державної влади, виконуючи специфічні завдання із компетенцією, врегульованою нормативно-правовими актами: Законами України «Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг», «Про страхування», «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» та іншими); б) персоніфікація – виступає у відносинах ззовні як єдина особа – персону (персоніфікація Нацкомфінпослуг України проявляється у тому, що

співробітники Нацкомфінпослуг України виступають як суб'єкти правовідносин не від свого імені, а від імені держави); в) здатність виробляти та здійснювати персоніфіковану волю (так, відповідно до чинного законодавства, Нацкомфінпослуг України реалізує у межах своєї компетенції державну політику щодо забезпечення, регулювання та нагляду за ринками фінансових послуг з метою захисту інтересів споживачів фінансових послуг та запобігання кризовим явищам).

Другою ознакою є те, що особа, яка реально спроможна брати участь у правовідносинах, набула властивості суб'єкта права внаслідок юридичних норм. Інакше – юридичні норми утворюють обов'язкову основу дії особи як суб'єкта права. Наявність такої ознаки цілком притаманна Нацкомфінпослуг України, основу діяльності якої складає принцип законності.

Таким чином, стосовно Національної комісії, що здійснює державне регулювання ринків фінансових послуг в Україні як окремого державного органу поняття суб'єкта права і суб'єкта правовідносин збігаються.

Наразі теоретики права серед суб'єктів права виділяють: людей, об'єднання, соціальні спільноти [9, С. 147-148].

Змістове наповнення кожного виду суб'єкта змінюється залежно від історичного періоду. Так, за радянських часів у науці державного права панувала думка, що суб'єктами державно-правових відносин є: держава, народ (нація), союзні та автономні республіки, органи державної влади та особи (громадяни, іноземці, особи без громадянства). Разом з тим, такий погляд на коло суб'єктів державно-правових відносин був не єдиним. Плюралізм думок з цього приводу пояснювався не лише індивідуальними підходами у тлумаченні проблеми, але й особливостями розвитку державно-правового регулювання в конкретному історично визначеному періоді.

О. Ф. Скакун всіх суб'єктів правовідносин поділяє на індивідуальні (фізичні особи) і колективні (об'єднання осіб) [137, С. 338-339]. При цьому державні підприємства, організації віднесені нею до колективних суб'єктів. Однак визнаючи, що правовідносини, в яких беруть участь державні суб'єкти, мають державно-владний характер, на відміну від недержавних суб'єктів, тим самим

зкладається основа щодо подальшого дослідження проблеми державних органів як суб'єктів правовідносин.

Теоретиками права обґрунтовується висновок про те, що категорії «суб'єкт права» та «правосуб'єктність» за своїм основним змістом співпадають. Правосуб'єктність містить у собі два основні структурні елементи: здатність мати права та нести обов'язок (правоздатність); здатність самостійно реалізовувати права та обов'язки (дієздатність). Правосуб'єктність у механізмі правового регулювання виступає як засіб фіксування (закріплення) кола суб'єктів – осіб, які мають здатність бути носіями суб'єктивних юридичних права та обов'язків. Конкретизуюча роль правосуб'єктності проявляється у галузях права. Шляхом наділення галузевою правосуб'єктністю фіксується загальне юридичне становище осіб.

Так, Закон України «Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг», інші нормативно-правові акти визначають суб'єктів реалізації державної політики у сфері сприяння розвитку ринків фінансових послуг, здійснення заходів щодо захисту споживачів таких послуг [122], а Закон України «Про страхування», «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», інші законодавчі та підзаконні акти визначають повноваженням Національної комісії, що здійснює державне регулювання ринків фінансових послуг в Україні в цілому, межі повноважень регіональних відділень Нацкомфінпослуг України, посадових осіб Нацкомфінпослуг України (Голови Національної комісії, що здійснює державне регулювання ринків фінансових послуг в Україні, його заступників, державних уповноважених). При цьому посадова особа Нацкомфінпослуг України може виступати як індивідуальний суб'єкт і, у той же час, її правовий статус визначається повноваженнями, які має Нацкомфінпослуг України. Наприклад, співробітники Нацкомфінпослуг України несуть персональну юридичну відповідальність за вчинення протиправних дій, а сфера їх діяльності визначається компетенцією Нацкомфінпослуг України.

Узагальнення існуючих поглядів на класифікацію суб'єктів права дозволяє стверджувати про необхідність виокремлення державних органів та посадових

осіб як суб'єктів права, що означає існування адміністративної правосуб'єктності державного органу, посадової особи. При цьому правосуб'єктність державного органу певною мірою відрізняється від правосуб'єктності посадової особи.

Державний орган може виступати у двох основних якостях: а) як суб'єкт владних функцій управління; б) як суб'єкт оперативно-господарської та соціально-культурної діяльності.

Правосуб'єктність органів, які виконують владні функції державного управління, визначається як компетенція. С. Студенкін [33, С. 9], В. Манохін [81, С. 26], І. Бачило [20, С. 53-56], С. Комаров [64, С. 76] та інші до змісту компетенції включали такі правові явища як завдання, функції, форми і методи діяльності тощо.

Розширили змістові характеристики компетенції А. П. Коренєв [72, С.36], Ю. Старилов [143] доповнивши їх завданнями, функціями, обов'язками, правами, відповідальністю, формами й методами діяльності, структурою органів. Але їх позицію не підтримує Б. М. Лазарев, стверджуючи, що відповідальність, форми діяльності не можуть бути включені до складу елементів компетенції. До складу компетенції входять права і обов'язки органу (права – щодо громадян і організацій, обов'язки – перед державою та суспільством) [77, С. 132]. Таку точку зору підтримують В. А. Юсупов [167, С. 72], О. П. Альохін [12, С. 132], Л. В. Коваль [60, С. 33].

Слід зазначити, що головним у компетенції є владні права – права на активні дії, які є юридично значимими. Таким чином, державний орган спроможний своїми односторонніми діями (актами) породжувати, змінювати або припиняти конкретні правовідносини.

У теорії права обґрунтований висновок про те, що не слід обмежуватись побудовою правовідносин як суб'єктивних прав та обов'язків (тобто певної моделі). Більш глибокі результати можна отримати, якщо характеризувати правовідносини не лише як модель, але як нероздільну єдність фактичного матеріального змісту та юридичної форми [9, С. 136]. При цьому матеріальний зміст являє собою реалізацію юридичного змісту правовідносин, втілення у життя, у фактичну поведінку тією мірою, яка була визначена як суб'єктивне право та юридичний обов'язок. Правосуб'єктність в окремих галузях права існує як

єдина праводієздатність, що одночасно охоплює два моменти: 1) можливість мати права та обов'язки; 2) можливість їх самотійно здійснювати.

Саме тому існує точка зору, що до структури статусу доцільно включати компетенцію, тобто права, обов'язки, відповідальність [102, С. 256]. Іншою позицією є включення до елементів правового статусу як правового інституту цілей, завдань, компетенції, відповідальності, порядку формування та процедур діяльності державних органів [79, С. 378].

До структури компетенції державного органу уводять права та обов'язки як головні складові. Вони доповнюються такими елементами як завдання, функції, характер взаємозв'язків з іншими органами (як по «вертикалі», так і по «горизонталі»), місце в ієрархічній структурі органів виконавчої влади, порядок вирішення установчих і кадрових питань тощо [4, С. 247]. Про функції, завдання, компетенцію як елементи адміністративно-правового статусу органів виконавчої влади говорить і С. В. Ківалов [57, С. 82-94]. О. Ю. Якімов доводить доцільність виділення таких чотирьох елементів правового статусу органу держави і посади: цільовий блок; компетенція; організаційний блок елементів; відповідальність. При цьому в цільовий блок автор включає такі категорії як «мета», «задачі», «функції». Організаційний блок містить у собі два елементи: структурний та організаційний [168, С. 16].

Наукова позиція теоретиків права щодо нерозривного зв'язку правових статусів індивідуальних і колективних суб'єктів [137, С. 570] обумовлює потребу з'ясування змісту суб'єктивних прав та юридичних обов'язків.

Що стосується правосуб'єктності посадової особи, то слід з'ясувати зміст суб'єктивного права і юридичних обов'язків. Як зазначає С. Братусь, суб'єктивне право – це, по суті, міра можливої або дозволеної поведінки, її детальна характеристика передбачає виділення конкретних прав: 1) право вимагати; 2) право діяти; 3) право подання позову [31, С. 9].

Право вимагати має забезпечити виконання або дотримання юридичного обов'язку іншою особою. Цьому праву кореспондуються юридичні обов'язки. Право на активні дії означає можливість особи самій вчиняти юридично значимі дії. Це право має бути поєднане із правом вимагати від інших осіб утримання від певних дій

і, таким чином, воно пов'язується із юридичними обов'язками. Право подання позову виражається у можливості привести до дії апарат державного примусу проти зобов'язаної особи. Це право виникає у правовідносинах не з самого початку формування, а включається у випадку наявності додаткових чинників (невиконання обов'язків) до складу суб'єктивного права для забезпечення правового впливу на порушника юридичного обов'язку. Таким чином, право подання позову є тією ланкою, яка зв'язує регулятивні і охоронні правовідносини.

Закономірність зв'язку суб'єктивного права і юридичного обов'язку постає у тому, що здійснення вихідного елементу суб'єктивного права – права вимагати – спричиняє необхідність функціонування юридичного обов'язку з боку зобов'язаного, що, у свою чергу (за відсутності виконання), приводить до дії наступний елемент суб'єктивного права – право подання позову. У правовідносинах пасивного типу міра можливої поведінки уповноваженого складається з усього комплексу притаманних суб'єктивному праву можливостей.

Таким чином, до правового статусу посадової особи включаються, насамперед, конституційні (загальні) права та кореспондуючі обов'язки, які визначають зміст правосуб'єктності і невід'ємні від особистості.

Посадова особа як представник окремої соціальної групи, відокремленої за юридико-значущим началом (родом діяльності), наділена відповідно до законів та інших нормативних актів спеціальними, додатковими правами і обов'язками. Як особа, що має активну правосуб'єктність, посадова особа входить до складу підрозділу певної організації (Нацкомфінпослуг України). Посадова особа продовжує брати участь у правовідносинах і після того, як на відповідній посаді відбудуться кадрові зміни. Свої посадові повноваження така особа отримує відповідно до тих завдань і функцій, які покладені законодавством на організацію. Разом з тим, реалізуючи завдання певної організації, діючи від імені держави і на виконання державно-владних повноважень, посадова особа виступає і як індивідуальний суб'єкт із пасивною правосуб'єктністю. Це проявляється у обов'язку нести юридичну відповідальність за порушення, вчинені у процесі виконання своїх службових обов'язків.

Отже, посадова особа може виступати у трьох основних якостях: а) як носій конституційних прав та обов'язків; б) як суб'єкт владних функцій; в) як індивідуальний суб'єкт.

Зазначене свідчить про те, що доцільно виділяти загальний та спеціальний правові статуси посадової особи Нацкомфінпослуг України. Загальний статус посадової особи Нацкомфінпослуг України як громадянина України закріплений у Конституції України та конституційних законах і є узагальненим і однаковим для усіх громадян України. Він передбачає рівність прав та обов'язків і є основою для набуття конкретних суб'єктивних прав, несення відповідальності як громадянина України.

Спеціальний статус посадової особи Нацкомфінпослуг України є похідним від загального і обумовлений належністю до відповідного органу державної влади. Адміністративно-правовий статус працівників Нацкомфінпослуг України визначається сукупністю юридично встановлених прав, обов'язків та відповідальністю як посадової особи. Слід урахувати ще одну обставину. Чинне законодавство покладає на державних службовців (а ними є і посадові особи Нацкомфінпослуг України) певні обмеження та зобов'язання. Ці обмеження та зобов'язання встановлені Законами України «Про державну службу» [108] та «Про запобігання корупції» [109]. Так, ч. 2 ст. 19 Закону України «Про державну службу» визначено право на державну службу. Не можуть бути обраними або призначеними на посаду в державному органі та його апарату особи, які: визнані у встановленому порядку недієздатними; мають судимість, що є несумісною із зайняттям посади; у разі прийняття на службу будуть безпосередньо підпорядковані або підлеглі особам, які є їх близькими родичами чи свояками. Цей перелік відкритий і може бути доповнений тільки іншими законами України. Наступна – стаття 25 – встановлює зобов'язання декларувати доходи. Обмеження, пов'язані із проходженням державної служби, визначені статтею 32 вказаного Закону. Так, державний службовець не має права вчиняти дії, передбачені Законом України «Про запобігання корупції». Вони не можуть брати участь у страйках та вчиняти інші дії, що перешкоджають нормальному функціонуванню державного органу. Інші обмеження, пов'язані з проходженням державної служби

окремими категоріями державних службовців, встановлюються виключно законодавчими актами України.

Зазначені обмеження пов'язані із виконанням обов'язку їх дотримання. Тому наявність певних обмежень, на нашу думку, доцільно включити до складу обов'язків – обов'язки дотримання обмежень, встановлених чинним законодавством.

При визначенні елементів адміністративно-правового статусу Нацкомфінпослуг України слід враховувати декілька обставин. Насамперед те, що Нацкомфінпослуг України є державним органом і, відповідно до чинного законодавства, він діє з визначеною законом метою шляхом виконання певних завдань, реалізуючи конкретні функції. Як державний орган, Нацкомфінпослуг України має певну організаційну побудову у формі організаційної структури – власне Нацкомфінпослуг України, його структурних підрозділів, територіальних органів. По-друге, завдання і функції Нацкомфінпослуг України реалізуються шляхом діяльності його службовців як посадових осіб, які набувають повноважень відповідних компетенції Нацкомфінпослуг України. За невиконання чи неналежне виконання повноважень службовці Нацкомфінпослуг України несуть юридичну відповідальність.

Відтак, організаційно-управлінський вплив держави на суспільні відносини у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів здійснюється переважно Нацкомфінпослуг України (органом страхового нагляду) і М(Т)СБУ України (саморегульованою організацією). Нацкомфінпослуг України в даній сфері здійснює функції по нормативно-правовому регулюванню, контрольні функції (найважливіші з яких - контроль за діяльністю професійного об'єднання страховиків, самих страховиків в частині розрахунку страхових премій і здійснення страхових виплат), інформаційні та координаційні функції. Важлива роль в управлінні цією сферою суспільних відносин відведена законом професійним об'єднанням страховиків як суб'єктам саморегулювання. Професійне об'єднання страховиків (М(Т)СБУ України) також наділене контрольними функціями. Подальше розмежування повноважень між державними органами і недержавними організаціями в цій сфері має будуватися по шляху послідовного розширення прав професійного об'єднання страховиків щодо здійснення контролю за діяльністю страхових організацій.

2.2. Адміністративно-правовий статус Моторно (транспортного) страхового бюро України

2.2.1. Мета, завдання та функції Моторно (транспортного) страхового бюро України

Як відомо, мета, завдання і функції будь-якого органу є визначальними щодо характеру його прав та обов'язків [4, С. 247]. Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» встановлює мету діяльності Моторно (транспортного) страхового бюро України (МТСБУ) (ст. 39) та відповідні завдання, основні принципи діяльності, повноваження (ст. 40). [114]

Моторне (транспортне) страхове бюро України (далі – МТСБУ) є єдиним об'єднанням страховиків, які здійснюють обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за шкоду, заподіяну третім особам. Участь страховиків у МТСБУ є умовою здійснення діяльності щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності.

МТСБУ є юридичною особою, має самостійний баланс, рахунки в установах банків, круглу печатку зі своїм найменуванням українською та англійською мовами, штампи, фірмові бланки, емблему, вимпел та прапор.

МТСБУ є непідприємницькою (неприбутковою) організацією і здійснює свою діяльність відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», інших актів законодавства України та Статуту об'єднання.

Розподіл отриманих доходів (прибутків) або їх частини серед засновників (учасників), членів МТСБУ, працівників (крім оплати їх праці, нарахування єдиного соціального внеску), членів органів управління та інших пов'язаних з ними осіб, забороняється.

Відповідно до законодавства України та Статуту МТСБУ доходи та прибутки МТСБУ використовуються виключно для фінансування видатків на утримання МТСБУ, реалізації мети, цілей, завдань та напрямів діяльності.

МТСБУ є організацією-гарантом відшкодування шкоди:

– на території країн – членів міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка», заподіяної власниками або користувачами зареєстрованих в Україні транспортних засобів, якщо такі власники або користувачі надали іноземним компетентним органам страховий сертифікат «Зелена картка», виданий від імені страховиків - членів МТСБУ;

– на території України, заподіяної водіями-нерезидентами, на умовах та в обсягах, встановлених законодавством про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності та принципами взаємного врегулювання шкоди на території країн - членів міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка», за інших обставин, визначених чинним законодавством про цивільно-правову відповідальність.

МТСБУ для досягнення мети своєї діяльності має право набувати майнові та особисті немайнові права і нести обов'язки, бути позивачем і відповідачем у суді, в тому числі у третейському суді. МТСБУ відповідає за своїми зобов'язаннями усім належним йому майном, а у випадках, встановлених законом, – коштами централізованих страхових резервних фондів.

МТСБУ згідно з чинним законодавством України реалізує свої права володіння, користування та розпорядження власним майном відповідно до призначення майна, мети діяльності та основних завдань, в межах повноважень, визначених законодавством.

МТСБУ здійснює управління коштами централізованих страхових резервних фондів згідно з чинним законодавством, відповідними положеннями про фонди.

МТСБУ має право від свого імені вчиняти на території України та за її межами правочини, в тому числі укладати договори, спрямовані на забезпечення виконання завдань і досягнення мети діяльності, що не заборонені законами, за місцем їх укладання або виконання, з будь-якими українськими та іноземними юридичними і фізичними особами. МТСБУ безпосередньо не укладає договори страхування зі страхувальниками.

МТСБУ самостійно здійснює зовнішньоекономічні зв'язки, необхідні для реалізації мети діяльності та основних завдань. МТСБУ має право надавати працівникам безпроцентні позики, а також матеріальну допомогу та інші соціальні пільги за рішенням Президії, якщо це не суперечить чинному законодавству і не виходить за межі кошторису витрат на утримання МТСБУ.

МТСБУ відкриває в установах банків рахунки у валюті України та іноземній валюті для розрахункових операцій, в тому числі в іноземних банках, згідно з чинним законодавством. МТСБУ самостійно обирає банки для здійснення кредитно-розрахункових операцій. Воно може брати участь у діяльності і співпрацювати в різних формах з українськими та іноземними юридичними особами за умови дотримання непідприємницького (неприбуткового) статусу.

МТСБУ приймає участь у міжнародному культурному і науковому обміні, проводить та бере участь в проведенні міжнародних семінарів згідно з метою діяльності та основними завданнями.

МТСБУ, за рішенням Президії та за рахунок власних і запозичених коштів може вести будівництво для власних потреб, придбавати й орендувати земельні ділянки, користуватися природними ресурсами в порядку, встановленому чинним законодавством України, за умови дотримання непідприємницького (неприбуткового) статусу. Воно має право залучати до роботи українських та іноземних фахівців, самостійно визначати форми, системи, розміри та види оплати праці, включаючи оплату в іноземній валюті і натуральній формі, якщо це не заборонено чинним законодавством, в межах кошторису витрат на поточний рік. МТСБУ не може виступати засновником чи співзасновником юридичних осіб, що займаються підприємницькою діяльністю та/або мають на меті одержання прибутку.

Для досягнення мети діяльності та виконання основних завдань МТСБУ має право в межах чинного законодавства України розробляти та затверджувати рішеннями органів управління документи, що є обов'язковими для виконання членами МТСБУ та Дирекцією.

Для досягнення мети діяльності та виконання основних своїх завдань МТСБУ має право, на умовах чинного законодавства України, здійснювати

професійну оціночну діяльність: а саме: оцінку майна та майнових прав, що належать фізичним та юридичним особам на території України та за її межами.

Основними завданнями Моторно (транспортного) страхового бюро України є:

- здійснення виплат із централізованих страхових резервних фондів компенсацій та відшкодувань на умовах, передбачених законодавством;
- управління централізованими страховими резервними фондами, що створюються при МТСБУ для забезпечення виконання покладених на нього функцій;
- забезпечення членства України в міжнародній системі автомобільного страхування «Зелена картка» та виконання загальновизнаних зобов'язань перед уповноваженими організаціями інших країн - членів цієї системи;
- збирання необхідної інформації про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності для узагальнення та внесення пропозицій щодо удосконалення механізму здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності;
- співробітництво з уповноваженими організаціями інших країн у галузі страхування цивільно-правової відповідальності, координація обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників або водіїв транспортних засобів - нерезидентів у разі в'їзду їх на територію України та власників або водіїв транспортних засобів - резидентів - у разі їх виїзду за межі України;
- співробітництво з органами Міністерства внутрішніх справ України та іншими органами державної влади з питань обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності;
- розробка зразків страхових полісів і договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, що затверджуються Уповноваженим органом;
- надання страховикам інформації щодо страхових випадків стосовно конкретних страхувальників;
- розрахунок розміру базового страхового платежу та коригуючих коефіцієнтів за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності для подання на затвердження до Уповноваженого органу з питань регулювання ринків фінансових послуг;

- встановлення порядку укладання та виконання членами МТСБУ договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (в т. ч. договорів міжнародного страхування), забезпечення платоспроможності;

- представництво членів МТСБУ з метою захисту їх інтересів у взаємовідносинах з органами державної влади України, а також з уповноваженими організаціями інших країн - членів міжнародної системи автострахування «Зелена картка» з страхування цивільно-правової відповідальності;

- представництво та участь МТСБУ у роботі відповідних міжнародних органів;

- розгляд претензій третіх осіб стосовно відшкодування шкоди, спричиненої власником транспортного засобу, що мав відповідний договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, укладений у державах з уповноваженими організаціями з страхування цивільно-правової відповідальності, з якими МТСБУ уклало угоду про взаємне визнання договорів такого страхування, та/або відповідно до інших укладених МТСБУ угод;

- координація діяльності страховиків - членів МТСБУ при укладанні договорів перестрахування по обов'язковому страхуванню цивільно-правової відповідальності за договорами міжнародного страхування на період, поки укладення таких договорів перестрахування буде вимагатися умовами членства МТСБУ в міжнародній системі автострахування «Зелена картка» або прийнятими на себе членами МТСБУ зобов'язаннями;

- взаємодія з органами державної влади України з метою захисту інтересів членів МТСБУ щодо законодавчого врегулювання питань, пов'язаних з проведенням обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності;

- здійснення через засоби масової інформації заходів щодо роз'яснення питань обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, його соціально-суспільного значення;

- створення, підтримка та обслуговування єдиної централізованої бази даних щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності.

Законом чітко визначені основні завдання. Стосовно інших положень розділу 4 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової

відповідальності власників наземних транспортних засобів» слід зазначити, що вони являють собою функції, які виконує Моторне (транспортне) страхове бюро України для реалізації основних завдань. [114]

Функції діяльності МТСБУ фрагментарно регламентовані чинним законодавством. Чітке визначення переліку виконуваних МТСБУ функцій міститься, наприклад, у Законі України «Про Національну поліцію». У статті 40 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [114] детально визначені повноваження як власне Моторно (транспортного) страхового бюро України, так і його територіальних органів, посадових і уповноважених осіб.

Для виділення функцій Моторно (транспортного) страхового бюро України слід звернутись до теоретичних положень науки адміністративного права, якими визначені функції державного управління та провести на цих теоретичних засадах узагальнення положень чинного законодавства.

Термін «функція» застосовують для позначення діяльності будь-яких державних органів, незалежно від їх мети. Функція є і обов'язок, і коло діяльності, й призначення. Функція управління як поняття – це певний напрям спеціалізованої діяльності виконавчої влади, зміст якої характеризується однорідністю та цільовою спрямованістю [26, С. 125]. Функції державного управління не можна ототожнювати із функціями окремих державних органів, які є частиною апарату держави і відбиваються у компетенції, у предметі відання, у правах і обов'язках, закріплених за ними [138, С. 47]. Зазначається, що функції – це окремі періоди (стадії), напрямки управлінської діяльності, пов'язані між собою єдиною кінцевою метою, заради досягнення якої здійснюється процес управління. Такий підхід обґрунтовували Бачило І. Л. [20, С. 53-54], Глібов А. Н. [34], Петров Г. І. [99, С. 48-49], виділяв Бандурка О. М. [18, С. 27-28].

Спільним для усіх теоретичних положень щодо змісту функції є визначення її як певного напрямку управлінської діяльності, який характеризується однорідністю і цільовою спрямованістю.

Для виділення функцій МТСБУ недостатньо тільки теоретичних положень щодо загального змісту функції, тобто незалежно від того, чи розглядається держава або державний орган (орган виконавчої влади тощо), або суб'єкт підприємницької діяльності. При виділенні функцій органу виконавчої влади слід обов'язково спиратись на відповідне поняття, яке містить ознаки. Так, вчені-адміністративісти визначають, що орган виконавчої влади є організаційно самостійним елементом державного апарату (механізму держави), який наділений чітко окресленим обсягом повноважень (компетенцією) відповідно до покладених на нього завдань і функцій, складається зі структурних підрозділів і посад, що обіймають державні службовці, і віднесений Конституцією і законами України до системи органів виконавчої влади [3, С. 208]. Функції органів виконавчої влади встановлюють відносно самостійні та якісно однорідні складові діяльності цих органів, які характеризуються цільовою спрямованістю [3, С. 262].

На підставі теоретичних положень щодо загального змісту функцій, а також сутності органу виконавчої влади та визначення поняття функції органів виконавчої влади, можна сформулювати ознаки функцій органу виконавчої влади:

- є основними напрямками діяльності;
- кожен напрямок діяльності є самостійним та однорідним, тобто таким, що виконує власні завдання у межах загальних завдань діяльності органу виконавчої влади;
- кожна функція здійснюється з певною метою, що є частиною загальної мети діяльності органу виконавчої влади;
- у функціях знаходить вираження і конкретизацію призначення органу виконавчої влади;
- реалізація функцій здійснюється відповідними притаманними їй методами, встановленими чинним законодавством.

У такому значенні положення ст. 40 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» можна назвати функціями, адже кожне положення являє собою однорідні за змістом та цілями напрямки діяльності МТСБУ. Разом з тим,

ці функції можна узагальнити, враховуючи, що окремі з них реалізуються спільними методами. [114]

У теорії адміністративного права найпоширенішою є класифікація функцій державного управління на:

- загальні (основні);
- спеціальні (спеціалізовані), які відображають специфіку або конкретного суб'єкта управління, або керованого об'єкта;
- допоміжні (обслуговуючі), які обслуговують виконання загальних і спеціальних функцій [26, С. 126].

До загальних відносять функції прогнозування, планування, організації, регулювання, координації, обліку і контролю. Спеціальні функції не конкретизуються, оскільки кожна з них визначається особливостями конкретного суб'єкта управління.

Застосування такої класифікації дозволяє охарактеризувати внутрішню організаційну діяльність певного державного органу. У загальній теорії держави і права прийнято класифікувати функції держави за засобами її діяльності: законодавчу, виконавчу (управлінську), судову, правоохоронну та інформаційну функції [138, С. 47]. Оскільки ці функції стосуються держави в цілому, механічно екстраполювати відповідні теоретичні положення на діяльність МТСБУ не можна. Разом з тим, можлива їх адаптація, адже МТСБУ є частиною державного апарату і виконує свої завдання з метою реалізації не приватних, але публічних інтересів – державної політики у конкретній сфері захисту майнових інтересів фізичних та юридичних осіб на території України та за її межами.

Отже, доцільно виділяти такі функції Моторно (транспортного) страхового бюро України: нормотворча, регулятивна, управлінська, контрольна, превентивна та інформаційна.

МТСБУ має організаційну побудову, яку складають органи управління та контролю МТСБ, якими є: загальні збори членів МТСБУ; координаційна рада МТСБУ; президія; дирекція; інші визначені Статутом МТСБУ органи. У відповідності до ст. 44 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-

правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» структура, функції, компетенція, порядок формування та роботи органів управління та контролю МТСБУ визначаються Статутом МТСБУ з урахуванням положень Закону. [114]

Між структурними ланками існують управлінські взаємозв'язки, які стосуються особливостей організації діяльності МТСБУ: структурної побудови, кадрового забезпечення, інформаційного та матеріально-технічного забезпечення тощо.

Таким чином, діяльність МТСБУ має два напрямки – внутрішній та зовнішній. Внутрішній (внутрішньоорганізаційний) напрямок діяльності МТСБУ пов'язаний із упорядкуванням відносин усередині МТСБУ як об'єднання, тобто певної управлінської структури. Зовнішній напрямок управлінської діяльності полягає в упорядкуванні відносин поза межами МТСБУ і пов'язаний із реалізацією завдань, покладених на нього чинним законодавством. Зовнішня діяльність МТСБУ, порівняно із внутрішньою, значна за обсягом повноважень і є основною.

Враховуючи зазначене, доцільно класифікувати функції за ознакою напрямку управлінського впливу МТСБУ: внутрішні та зовнішні.

До внутрішніх функцій варто віднести: планування, організацію, координацію, функцію забезпечення, обліку та контролю. Внутрішні функції за складом характерні для будь-якого органу чи об'єднання. Різниця визначається лише предметом управлінської діяльності конкретного органу чи об'єднання.

Функція планування полягає у визначенні напрямків діяльності МТСБУ в цілому та його структурних підрозділів на різних рівнях управління – центральному, територіальному, локальному. Цю функцію здійснюють Управління планування, фінансування, бухгалтерського обліку та звітності, а також відділ з питань координації діяльності територіальних відділень. Зокрема – визначаються порядок і терміни подання регіональним відділеннями та Центром комплексних досліджень матеріалів для підготовки бюджетного запиту та прогнозних розрахунків зборів та платежів, що зараховуються до спеціальних фондів МТСБУ, здійснюється формування щорічних проектів планів-графіків проведення перевірок дотримання вимог законодавства про здійснення страхових виплат.

Функція організації полягає у формуванні організаційної структури МТСБУ, його регіональних підрозділів, окремих структурних одиниць та забезпеченні її ефективного функціонування, раціональному розподілі обов'язків між працівниками, налагодженій системі стимулювання та заохочення, забезпеченні дисципліни та законності у внутрішній діяльності МТСБУ. Так, Управління організаційно-аналітичного забезпечення роботи дирекції МТСБУ здійснює організаційно-технічне забезпечення роботи Головного директора МТСБУ, заступників Головного директора МТСБУ та його працівників, бере участь у підготовчо-організаційній роботі нарад, конференцій, засідань, прес-конференцій тощо.

Функція координації полягає у налагодженні взаємодії між структурними підрозділами МТСБУ та забезпеченні керованості процесами управління організаційною структурою МТСБУ. Так, організаційно-розпорядчий департамент забезпечує координацію діяльності структурних підрозділів центрального апарату і регіональних відділень МТСБУ.

Функція забезпечення включає в себе кадрове, матеріально-технічне, фінансове та інформаційне забезпечення діяльності МТСБУ.

Функція кадрового забезпечення полягає у наявності діючої, результативної системи підбору, відбору та розстановки кадрів, просування по службі, мотивації. Її реалізує відділ кадрів, а також кожен керівник структурного підрозділу органів МТСБУ.

Матеріально-технічне та фінансове забезпечення полягає у визначенні потреб МТСБУ у матеріальних та фінансових ресурсах, забезпеченні їх необхідного рівня відповідно до потреб, контролі раціонального використання. Цю функцію реалізує Управління планування, фінансування, бухгалтерського обліку та звітності. Воно забезпечує управління коштами, передбаченими на утримання органів МТСБУ; готує пропозиції керівництву МТСБУ з питань ефективного використання фінансових ресурсів тощо.

Функція інформаційного забезпечення полягає у формуванні дієвої інформаційної системи, яка дозволяє оперативно обмінюватись інформацією між різними структурними підрозділами МТСБУ, а також між самим МТСБУ та іншими державними органами, здійснювати облік даних, їх аналітичну обробку та

звітність, формувати прогнози, планувати діяльність як МТСБУ в цілому, так і його окремих структурних підрозділів. Її реалізує Департамент інформаційного забезпечення, аналізу та методології страхування, а також кожен структурний підрозділ органів МТСБУ відповідно до компетенції.

Основним призначенням функції забезпечення є підтримання діяльності окремих структурних підрозділів та МТСБУ в цілому, створення матеріального та фінансового підґрунтя, яке дозволяє виконувати завдання, покладені чинним законодавством.

Функція обліку і контролю тісно переплітається з функцією забезпечення. Вона полягає у кількісному обрахуванні, реєстрації, групуванні інформації щодо діяльності МТСБУ, про стан виконання управлінських рішень, про наявність кадрового потенціалу та його плинність, якісний склад, матеріальні та фінансові ресурси. Облік є важливою передумовою контролю. Його суть полягає у виявленні відповідності чи невідповідності реального стану управління МТСБУ, визначення спроможності МТСБУ вирішувати завдання, закріплені чинним законодавством шляхом встановлення фактичного стану справ, порівняння досягнутого результату із очікуваним. Цю функцію реалізує кожен структурний підрозділ МТСБУ у межах здійснення своєї управлінської діяльності. Так, Департамент інформаційного забезпечення, аналізу та методології страхування проводить випереджувальний моніторинг стану виконання актів законодавства, наказів і доручень Генерального директора. Управління планування, фінансування, бухгалтерського обліку та звітності організовує та проводить ревізії та перевірки фінансової діяльності органів МТСБУ щодо використання коштів, матеріальних цінностей та їх збереження, стану і достовірності бухгалтерського обліку та фінансової звітності.

Зовнішні функції являють собою групи дій, за допомогою яких МТСБУ упорядковує конкурентні відносини відповідно до визначеного чинним законодавством призначенням його діяльності. Конкретно до зовнішніх функцій МТСБУ віднесені: нормотворча, організаційна (управлінська), регулятивна, контрольна, превентивна, інформаційна.

Нормотворча функція полягає у підготовці законопроектів з питань захисту майнових інтересів фізичних та юридичних осіб на території України та за її межами, прийнятті відомчих нормативно-правових актів, у яких закріплюється методичне забезпечення застосування страхового законодавства.

У наукових роботах з проблем управління виділяють організаційні функції, призначення яких полягає у запровадженні оптимальних способів об'єднання фахівців, співробітників, що дозволяє реалізувати цільові функції [17, С. 18]. Зміст організаційної функції МТСБУ, порівняно із наведеним теоретичним положенням, зазнаватиме змін, враховуючи підхід до поділу функцій на дві великі групи – внутрішні та зовнішні.

Організаційна функція полягає у створенні умов щодо реалізації МТСБУ його основних завдань. Вони проявляються у здійсненні прогнозування, планування, організації та взаємодії у ході діяльності щодо захисту майнових інтересів фізичних та юридичних осіб на території України та за її межами.

Традиційно у наукових дослідженнях з адміністративного права та проблем управління ці три види діяльності виділяють у окремі функції. Застосування підходу щодо поділу функцій МТСБУ на внутрішні та зовнішні, а також виконавчої сутності управлінської діяльності МТСБУ обумовлює необхідність поєднати прогнозування, планування, організації і взаємодії у одну функцію організації. Зокрема, мається на увазі те, що чинне законодавство визначає метою діяльності МТСБУ є виконання гарантійних функцій стосовно відшкодування шкоди, завданої третім особам при експлуатації наземних транспортних засобів, відповідно до чинного законодавства України та угод, укладених МТСБУ з уповноваженими організаціями інших країн зі страхування цивільно-правової відповідальності. Організувати виконання цієї мети неможливо без прогнозування розвитку конкурентного середовища, планування проведення заходів, власне організації здійснення цих заходів та взаємодії різних структур як самого МТСБУ, так і з іншими державними органами не лише України, а й органами інших держав.

Що стосується регулятивної, контрольної, правоохоронної, інформаційної функцій, доцільність їх розмежування ґрунтується на наявності конкретних

специфічних для кожної функції завдань, які виконуються у процесі здійснення відповідного виду діяльності. Так, регулятивна функція стосується реалізації регулюючого впливу діяльності МТСБУ щодо стану розвитку страхування наземних транспортних засобів. Це проявляється шляхом відповідного погодження. Так, члени МТСБУ чи його адміністративна дирекція, відповідно до покладених завдань, при проведенні обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності видавати страхувальникам виключно страхові поліси, виготовлені за погодженням з МТСБУ, які заповнюються відповідно до вимог, затверджених Президією.

Для забезпечення виконання зобов'язань членів МТСБУ перед страхувальниками й потерпілими при ньому створюються централізовані страхові резервні фонди:

- фонд страхових гарантій, призначений для забезпечення платоспроможності МТСБУ під час взаєморозрахунків з уповноваженими організаціями інших країн у галузі страхування цивільно-правової відповідальності, з якими МТСБУ уклало угоду про взаємне визнання договорів такого страхування та взаємне врегулювання питань стосовно відшкодування шкоди. Мінімальний розмір фонду страхових гарантій встановлюється на рівні мінімального розміру статутного фонду страховика. До фонду страхових гарантій спрямовується 5% з премій, отриманих від реалізації полісів «Зелена картка»;

- фонд захисту потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах, призначений для забезпечення розрахунків з потерпілими. У відповідності до чинного законодавства до фонду відраховується 5 % з премій, отриманих за внутрішніми договорами ОСЦПВВНТЗ.

За рахунок коштів фонду захисту потерпілих відшкодовується шкода у разі її заподіяння:

- транспортним засобом, власник якого не застрахував свою цивільно-правову відповідальність;

- невстановленим транспортним засобом, крім шкоди, яка заподіяна майну та навколишньому природному середовищу;

- транспортним засобом, який вийшов з володіння власника не з його вини, а у результаті протиправних дій іншої особи;

- учасниками бойових дій, інвалідами війни, які визначені законом, інвалідами І групи, які особисто керують транспортним засобом;
- у разі недостатності коштів та майна страховика - учасника МТСБУ, що визнаний банкрутом та/або ліквідований, для виконання його зобов'язань за договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності;
- у разі надання страхувальником або особою, відповідальність якої застрахована, свого транспортного засобу працівникам поліції та медичним працівникам закладів охорони здоров'я згідно з чинним законодавством;
- за інших обставин, визначених законодавством про цивільно-правову відповідальність власників наземних транспортних засобів.

Джерелами формування централізованих страхових резервних фондів є: а) разові гарантійні внески страховиків у розмірі 100 тис. євро; б) відрахування страховиків з премій ОСЦПВВНТЗ; в) повернені МТСБУ в регресному порядку кошти за заподіяну у результаті дорожньо-транспортної пригоди шкоду; г) добровільні внески та пожертвування.

Порядок, умови формування централізованих страхових резервних фондів затверджується Президією МТСБУ та погоджується з Координаційною радою МТСБУ.

Кошти централізованих страхових резервних фондів, створених при МТСБУ, розміщуються з урахуванням безпечності, прибутковості та ліквідності й мають бути представлені активами таких категорій: грошові кошти на банківських рахунках, банківські депозити (вклади), цінні папери, що емітуються державою.

За рахунок членських внесків страховиків створюється цільовий фонд, метою якого є фінансування діяльності МТСБУ. Використання коштів з фонду здійснюється за рішенням дирекції МТСБУ відповідно до кошторису, що затверджується президією цієї організації.

У процесі реалізації функції регулювання Управління готує висновки, пропозиції, подання, а за необхідності – проекти розпоряджень і рішень у заявах, справах про узгоджені дії та концентрації.

Контрольна функція посідає особливе місце у переліку функцій МТСБУ. Координаційна рада МТСБУ є органом, що здійснює нагляд та контроль за діяльністю МТСБУ. До компетенції Координаційної ради МТСБУ належить вирішення таких питань:

- здійснення контролю за виконанням МТСБУ своїх повноважень відповідно до нормативно-правових актів у сфері страхування цивільно-правової відповідальності;
- внесення загальним зборам членів МТСБУ пропозиції з питань удосконалення діяльності МТСБУ;
- вирішення у разі потреби питання проведення позачергових ревізійних та аудиторських перевірок фінансово-господарської діяльності МТСБУ;
- здійснення тимчасового виконання функцій загальних зборів членів та президії МТСБУ у випадках, передбачених цим Законом;
- забезпечення взаємодії МТСБУ з органами виконавчої влади;
- подання на розгляд Уповноваженого органу та інших органів державної влади пропозиції про вдосконалення нормативно-правових актів, які регулюють питання щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності;
- скликання у разі потреби позачергових засідань загальних зборів членів МТСБУ;
- встановлення розмірів відрахувань з премій обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності до централізованих страхових резервних фондів;
- погодження призначення дирекції МТСБУ та генерального директора МТСБУ;
- погодження положень про централізовані страхові фонди МТСБУ;
- погодження положення про фонд попереджувальних заходів МТСБУ.

Правоохоронна функція МТСБУ полягає у забезпеченні законності під час врегулювання збитків. Її зміст складає запобігання, виявлення і припинення порушень законодавства про захист майнових інтересів фізичних та юридичних осіб у питаннях обов'язкового страхування цивільно-парової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Інформаційна функція є невід'ємною складовою діяльності будь-якого органу управління. Її зміст полягає у організації і забезпеченні системи одержання, використання, поширення і збереження інформації не лише про стан розвитку обов'язкового страхування цивільно-парової відповідальності власників наземних транспортних засобів, але й про діяльність МТСБУ, його взаємодію із іншими державними органами з питань виконання покладених чинним законодавством повноважень.

2.2.2. Компетенція Моторно (транспортного) страхового бюро України та організація його діяльності

Розглядаючи питання елементів правового статусу Моторно (транспортного) страхового бюро України, вище ми лише торкнулись такого важливого поняття як компетенція. Аналіз компетенції Моторно (транспортного) страхового бюро України має важливе значення для удосконалення системи суб'єктів страхового ринку в цілому, так і для загальної структури кожної з них, адже структура повинна створювати оптимальні умови для реалізації тих управлінських функцій та повноважень, які покладені на орган виконавчої влади.

Незважаючи на важливість проблеми компетенції Моторно (транспортного) страхового бюро України, сучасна юридична наука певний час не приділяла їй відповідної уваги. Щоправда, сьогодні в працях багатьох вчених-адміністративістів питання компетенції певною мірою розкрито, однак зроблено це переважно у формі аналізу норм про компетенцію різних органів. Загальнотеоретичні ж проблеми компетенції, як правило, не отримують широкого висвітлення.

Логічно буде розпочинати дослідження з поняття компетенції, виявлення елементів компетенції органу, встановлення її юридичної сутності.

Термін «компетенція» походить від латинського «competentia» (ведення, здатність, приналежність до права) – сукупність предметів відання, функцій, повноважень, прав та обов'язків органу виконавчої влади, посадової особи [104, С. 210], С. Студенікін [33, С. 9], В. Манохін [81, С. 26], І. Бачило [20, С. 53-56], С. Комаров [64, С. 76] та інші до змісту компетенції включали такі правові явища як завдання, функції, форми і методи діяльності тощо. А. Коренєв [72, С. 36], Ю. Старилов [143] розширили змістовні характеристики компетенції, доповнили їх завданнями, функціями, обов'язками, правами, відповідальністю, формами й методами діяльності, структурою органів. Очевидно, є недоцільним до компетенції включати поставлені перед органом завдання, так як цілі діяльності та засоби їх досягнення – це явища різнопорядкові. Тому їх об'єднання може призвести до підміни понять.

Більш складною є проблема співвідношення функцій управління органу та його компетенції. Одні автори включають функції в сферу компетенції [156, С. 127], інші – ні [77, С. 101-102]. Отже, якщо управлінські функції органу вказують на що спрямована його діяльність, то компетенція виражає якими правовими засобами забезпечується виконання функцій. Отже, функції органу окреслюють, зумовлюють компетенцію і є її об'єктивною основою. З огляду на це, можна виділити види компетенції, що безпосередньо впливають на організаційну структуру Моторно (транспортного) страхового бюро України: виключна компетенція – стосується повноважень Моторно (транспортного) страхового бюро України в цілому (ст. 40); компетенція загальних зборів Моторно (транспортного) страхового бюро України (ст. 45); компетенція Координаційної ради Моторно (транспортного) страхового бюро України (ст. 46); компетенція Президії Моторно (транспортного) страхового бюро України (ст. 47); компетенція дирекції та генерального директора Моторно (транспортного) страхового бюро України (ст. 48 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів») [114].

Лазарєв Б. М., який здійснив фундаментальний аналіз сутності, змісту та значення компетенції державних органів, зазначав, що точка зору про відповідальність як самотійний елемент компетенції є помилковою, як і те, що форми діяльності не можуть бути включені до складу елементів компетенції. До складу компетенції входять права і обов'язки органу (права – щодо громадян і організацій, обов'язки – перед державою та суспільством) [77, С. 132]. Таку точку зору підтримують В. Юсупов [167, С. 72], О. Альохін [11, С. 132], Л. Коваль [60, С. 33].

Проте, на думку В. Б. Авер'янова, за умов зміни суспільного призначення органів виконавчої влади, зокрема, вони насамперед покликані забезпечувати реалізацію прав і свобод громадян, відстоювати інтереси особи, суспільства, а вже потім інтереси держави, поняття «компетенція органу виконавчої влади» включає як сукупність прав і обов'язків (повноважень) відповідного органу, його підвідомчості, тобто питань, які вирішує зазначений орган, так і положення про

покладену на орган виконавчої влади соціально-політичну відповідальність за результати своєї діяльності [2, С. 73-74].

Окреслюючи компетенцію своїх органів шляхом видання правових норм, держава тим самим використовує такі їх якості як формальна визначеність, системність, динамізм і примусовість [8, С. 68] та здатність вносити у суспільні відносини порядок, систему, стійкість, а також можливість застосування санкцій за ухилення від встановленого порядку діяльності.

Характеризуючи компетенцію органів держави, О. Е. Кутафін і К. Ф. Шеремет говорили про те, що вона, по своїй суті, становить правовий засіб (форму) суспільного розподілу праці по управлінню державою і суспільством [76, С. 26]. Наділення Моторно (транспортного) страхового бюро України компетенцією є однією з передумов ефективності використання можливостей держави в управлінні суспільними процесами, пов'язаними з захистом від недобросовісної конкуренції. Чим точніше визначена компетенція Моторно (транспортного) страхового бюро України, тим злагодженіше працює апарат, ефективніше використовуються правові, організаційні та інші засоби для вирішення завдань суспільного розвитку.

Таким чином, під компетенцією Моторно (транспортного) страхового бюро України слід розуміти сукупність юридично встановлених повноважень (прав і обов'язків), які визначають його місце в системі суспільних відносин, у яких Моторно (транспортного) страхового бюро України юридично компетентне.

Мета створення органу вже окреслює ті головні сфери суспільних відносин, у яких йому потрібно діяти. На користь правильного та нормального функціонування кожен орган держави діє у певній галузі суспільних відносин, тобто спеціалізовано і диференційовано. Звичайно, сфера діяльності органу повинна знайти відображення в його компетенції, бути юридично виправданою. Ось чому розгляд питання про компетенцію Моторно (транспортного) страхового бюро України логічно починати з установлення суспільних відносин, у межах яких діє орган, тобто «кола його діяльності». Це коло діяльності, в його юридично значущому відтворенні в законодавстві, можна назвати предметом його

підвідомчості. При цьому важливо пам'ятати, що предмети підвідомчості – це не окремі питання і не сукупність будь-яких питань, а конкретні сфери діяльності. Предмети підвідомчості – перший складовий елемент компетенції Моторно (транспортного) страхового бюро України. Це ті суспільні відносини (адміністративно-правові), у яких Моторно (транспортне) страхове бюро України юридично компетентне.

Для визначення відносин Моторно (транспортного) страхового бюро України у сфері формування та реалізації політики обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів України слід звернутись до фундаментальних положень науки адміністративного права, якими визначені ознаки адміністративних правовідносин, норм, а також особливості методу адміністративного права.

Теорією адміністративного права сформульовані основні ознаки адміністративних правовідносин:

- права та обов'язки сторін даних відносин пов'язані з діяльністю органів держави та інших суб'єктів виконавчої влади;
- завжди однією зі сторін у таких відносинах виступає суб'єкт адміністративної влади (орган, посадова особа, недержавна організація, наділена державно-владними повноваженнями);
- адміністративно-правові відносини практично завжди виникають з ініціативи однієї зі сторін;
- якщо відбулося порушення адміністративно-правової норми, то порушник несе відповідальність перед державою в особі її органу або відповідного фігуранту (посадової або службової особи, іншого уповноваженого відповідним чином працівника тощо);
- вирішення спорів між сторонами може здійснюватися не лише в судовому, але й у адміністративному порядку.

Загальними рисами адміністративно-правових норм є:

- встановлення, санкціонування чи ратифікація державою і тому їх державно-владний характер;

- формальна визначеність загальнообов’язкових правил поведінки;
- закріплення у правових актах, що видаються компетентними державними органами;
- двосторонній характер;
- встановити певні варіанти поведінки;
- дотримання забезпечується застосуванням примусових та організаційних, стимулюючих, роз’яснювальних та інших заходів.

Особливими рисами норм є те, що: по-перше, предметом регулювання є суспільні відносини у сфері функціонування управлінських інститутів публічної влади і тому мета – у забезпеченні організації та впорядкованості дій суб’єктів управлінської діяльності, створення умов для реалізації і захисту прав і свобод громадян щодо яких управлінська діяльність здійснюється; по-друге, переважна більшість має імперативний характер, а частина норм має ознаки диспозитивності; по-третє пряме застосування санкцій, встановлених адміністративно-правовою нормою; по-четверте адміністративно-правові норми часто встановлюються у процесі реалізації повноважень виконавчої влади і безпосередньо її суб’єктами [3, С. 11-112].

Метод адміністративного права визначається як сукупність певних загальних і специфічних способів, що використовуються законодавцем для забезпечення регулюючої дії норм адміністративного права. В адміністративному праві використовуються способи регулювання, властиві обома загальним методам правового регулювання – імперативному та диспозитивному. Відтак загальними рисами методу адміністративно-правового регулювання слід вважати те, що він реалізується шляхом використання приписів (встановлення обов’язків), встановлення заборон, надання дозволів [3, С. 73-77].

Можна виділити групи відносин у сфері діяльності Моторно (транспортного) страхового бюро України, які можуть бути предметом адміністративно-правового регулювання: здійснення державного контролю за дотриманням законодавства про страхування; контроль за діяльністю страховиків; визначення основних напрямів діяльності; методичне забезпечення застосування законодавства про обов’язкове страхування цивільно-парової відповідальності

власників наземних транспортних засобів; прийняття страховиків до членів МТСБУ та виключення з членів МТСБУ. Вони є позитивними, управлінськими і не пов'язані зі застосуванням санкцій до порушників відповідних правил.

До юрисдикційних відносин слід віднести припинення порушень законодавства про обов'язкове страхування цивільно-парової відповідальності власників наземних транспортних засобів та притягнення винних до відповідальності.

Узагальнення цих положень дозволяє зробити такий висновок про те, що предмет адміністративно-правового регулювання відносин щодо формування та реалізації політики обов'язкового страхування цивільно-парової відповідальності власників наземних транспортних засобів України складають зовнішні державно-владні відносини, пов'язані із застосуванням заходів імперативного прямого та непрямого впливу з метою захисту потерпілих, забезпечення економічної безпеки громадян та інтересів держави.

Адміністративні правовідносини поділяють на регулятивні і охоронні. Регулятивні правовідносини – це правове регулювання організаційних, управлінських відносин у суспільстві, пов'язаних із реалізацією позитивних завдань виконавчої влади. Охоронні правовідносини пов'язані з регулюванням правоохоронної діяльності шляхом встановлення правових заборон і застосування до порушників адміністративного примусу [27, С. 54].

У сфері формування та реалізації політики обов'язкового страхування цивільно-парової відповідальності власників наземних транспортних засобів України доцільно виділити дві великі групи відносин: позитивні (регулятивні) та юрисдикційні (охоронні).

У теорії права, а також у теоретичних дослідженнях з адміністративного права найбільш поширеним є підхід до юрисдикції як до діяльності, що пов'язана із розглядом і вирішенням спорів, притягненням винних до юридичної відповідальності [35, С. 123-124], [86, С. 127]. Зважаємо за доцільне підтримати позицію тих вчених, які розуміли юрисдикцію як діяльність щодо розгляду і вирішення спорів, притягнення винних до юридичної відповідальності.

До предмета адміністративно-правового регулювання у сфері формування та реалізації політики обов'язкового страхування цивільно-парової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів України належать відносини щодо:

- виконання гарантійних функцій стосовно відшкодування шкоди, завданої третім особам при експлуатації наземних транспортних засобів, відповідно до чинного законодавства України та угод, укладених МТСБУ з уповноваженими організаціями інших країн зі страхування цивільно-правової відповідальності;
- взаємне врегулювання питань стосовно відшкодування шкоди та забезпечення виплати страхового відшкодування третім особам;
- координація роботи страховиків - його членів у сфері страхування цивільно-правової відповідальності за шкоду, заподіяну третім особам внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, як на території України, так і за її межами;
- захист інтересів членів МТСБУ.

Отже, адміністративно-правове регулювання відносин у сфері формування та реалізації політики обов'язкового страхування цивільно-парової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів стосується певної зовнішньої діяльності Моторно (транспортного) страхового бюро України, відповідні повноваження щодо здійснення яких визначені Законом України «Про обов'язкового страхування цивільно-парової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [114].

Необхідно зазначити, що відносини за участю Моторно (транспортного) страхового бюро України виникають за наявності юридичних фактів, тобто за умов, за яких згідно з вимогами певної правової норми між учасниками виникають певні правовідносини.

У більшості випадків відносини між Моторно (транспортним) страховим бюро України та водіями наземних транспортних засобів є наслідком активного волевиявлення останніх. При цьому специфікою таких відносин є необов'язкова згода або бажання суб'єкта на виникнення правовідносин.

Встановлюючи компетенцію Моторно (транспортного) страхового бюро України, законодавець шляхом використання правових норм регулює відносини трьох видів:

по-перше, відносини між Моторно (транспортним) страховим бюро України та водіями наземних транспортних засобів України (МТСБУ є організацією-гарантом відшкодування шкоди на території України, заподіяної водіями-нерезидентами, на умовах та в обсягах, встановлених законодавством про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності та принципами взаємного врегулювання шкоди на території країн - членів міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка», за інших обставин, визначених чинним законодавством про цивільно-правову відповідальність згідно зі ст. 40 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-парової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [114]);

по-друге, відносини між Моторно (транспортним) страховим бюро України та водіями наземних транспортних засобів членів міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка» (МТСБУ є організацією-гарантом відшкодування шкоди на території країн – членів міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка», заподіяної власниками та/або користувачами зареєстрованих в Україні транспортних засобів, якщо такі власники та/або користувачі надали іноземним компетентним органам страховий сертифікат «Зелена картка», виданий від імені страховиків – членів МТСБУ згідно зі ст. 40 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-парової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [114]);

по-третє, відносини між Моторно (транспортним) страховим бюро України та іншими органами виконавчої влади. Проте, відносини третього виду існують заради відносин першого та другого виду.

Другим важливим елементом компетенції Моторно (транспортного) страхового бюро України є його повноваження, які, з одного боку – є прямим вираженням державного управління, а з другого – специфічною ознакою органу. У тлумачних словниках української мови повноваження визначається як «право надане кому-небудь для здійснення чогось» або як «права надані особі чи підприємству органами влади» [61, С. 447]. У науковій літературі повноваження визначались як те, що можна зробити, які заходи може вжити орган [5, С. 43], як

єдність прав і обов'язків, засіб для виконання органом своїх завдань [66], юридичний засіб, за допомогою якого орган держави виконує свої функції [21, С. 42]. Висловлювалась також думка про те, що повноваження – це забезпечена законом, орієнтуюча вимога уповноваженого суб'єкта конкретної поведінки та дій, звернена до фізичних та юридичних осіб [67]. Наведені визначення характеризують повноваження як елемент компетенції органу, акцентуючи на різних його аспектах. Тому доцільно розглядати повноваження Моторно (транспортного) страхового бюро України як єдність прав та обов'язків.

Юридичний зміст правовідносин складають насамперед суб'єктивні права як міра дозволеної поведінки з метою задоволення інтересів та забезпечена юридичними обов'язками інших осіб. Сутність поняття «міра», вжите щодо суб'єктивних прав означає, що закріплені за особою юридичні можливості є безмежними, але чітко визначеними за змістом, у цих межах Моторно (транспортне) страхове бюро України може будувати свою поведінку. Надана міра дозволеної поведінки Моторно (транспортному) страховому бюро України забезпечується державою та досягається, з точки зору права, покладанням юридичних обов'язків на інших юридичних осіб (страховиків). Невиконання цих обов'язків і є підставою для застосування заходів державного примусу, зокрема, юридичної відповідальності.

Суб'єктивні права Моторно (транспортного) страхового бюро України – це надана і гарантована державою, а також закріплена в адміністративно-правових нормах міра можливої (дозволеної) поведінки у правовідносинах, яка забезпечена кореспондуючим обов'язком іншого суб'єкта правовідносин. Головне в компетенції складають владні права – права на активні дії, які є юридично значимими. Тобто, Моторно (транспортне) страхове бюро України спроможне своїми односторонніми діями (актами) породжувати, змінювати або припиняти конкретні правовідносини.

Таким чином, суб'єктивні права Моторно (транспортного) страхового бюро України у сфері формування та реалізації політики обов'язкового страхування цивільно-парової відповідальності власників транспортних засобів такі:

1) має право здійснювати виплати із централізованих страхових резервних фондів компенсацій та відшкодувань на умовах, передбачених Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-парової відповідальності власників наземних транспортних засобів»;

2) має право управління централізованими страховими резервними фондами, які створені при МТСБУ для забезпечення виконання покладених на нього функцій;

3) має право членства в міжнародній системі автомобільного страхування «Зелена картка» та виконання загальновизнаних зобов'язань перед уповноваженими організаціями інших країн - членів цієї системи;

4) має право збирання інформації про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності для узагальнення та внесення пропозицій щодо удосконалення механізму здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності;

5) має право співробітництва з уповноваженими організаціями інших країн у галузі страхування цивільно-правової відповідальності, координація обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників або водіїв транспортних засобів – нерезидентів у разі в'їзду їх на територію України та власників або водіїв транспортних засобів – резидентів – у разі їх виїзду за межі України;

6) має право розроблення зразків страхових полісів і договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності;

7) має право надавати страховикам інформацію щодо страхових випадків стосовно конкретних страхувальників.

Діалектичною протилежністю суб'єктивних прав Моторно (транспортного) страхового бюро України у сфері формування та реалізації політики обов'язкового страхування цивільно-парової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів є суб'єктивні юридичні обов'язки. Права і обов'язки нерозривно пов'язані і не можуть існувати одне без одного, оскільки право одного суб'єкта не може бути реалізоване поза виконанням обов'язку іншим суб'єктом. Таким чином, у державному управлінні існування обов'язків поза правами і навпаки – прав поза обов'язками позбавлена будь-якого сенсу.

Суб'єктивні адміністративно-правові обов'язки Моторно (транспортного) страхового бюро України – це покладена державою і закріплена в адміністративно-правових нормах міра належної поведінки у правовідносинах, їх реалізація, забезпечена можливістю державного примусу. Суб'єктивні адміністративно-правові обов'язки Моторно (транспортного) страхового бюро України у сфері формування та реалізації політики обов'язкового страхування цивільно-парової відповідальності власників наземних транспортних засобів України:

1) обов'язок активної поведінки встановлює, що при розгляді порушень законодавства про захист потерпілих забезпечується дотримання прав і законних інтересів фізичних та юридичних осіб і держави;

2) обов'язок пасивної поведінки (утримання від дій);

3) обов'язок зазнавати заходів примусового впливу (у разі порушення встановлених правил працівники Моторно (транспортного) страхового бюро України притягуються до відповідальності згідно з законодавством).

У сфері державного управління суб'єктивні права і обов'язки мають як загальні ознаки, так і ознаки, що дозволяють їх розмежовувати.

Об'єднує їх спільна адміністративно-правова природа, існування в адміністративних правовідносинах, наявність меж у поведінці (і те, й інше є мірою), належність особам, які мають адміністративну правоздатність та адміністративну дієздатність, наявність державних гарантій.

Відмінність полягає у тому, що: а) права реалізуються в інтересах їх власника, а обов'язки – в інтересах інших осіб; б) права – це міра можливої поведінки, а обов'язки – міра належної поведінки.

Компетенція Моторно (транспортного) страхового бюро України, з одного боку, знаходить прояв у службових обов'язках та правах працівників, а з іншого – становить основу для виконання покладених завдань. Обов'язки визначають обсяг прав, які створюють умови для їх виконання. З метою удосконалення механізму реалізації Моторним (транспортним) страховим бюро України своїх завдань у процесі правової регламентації слід проводити чітке розмежування обов'язків і прав, що дозволить виявити межі правомірної діяльності.

У юридичній літературі існують різні підходи до класифікації повноважень, що реалізуються антимонопольними органами в процесі здійснення останніми своєї діяльності. Повноваження залежно від змісту приписів поділяються на:

1) процесуальні: розгляд заяв і справ про порушення законодавства про захист потерпілих, проведення розслідування за ними; розгляд справ про адміністративні правопорушення; здійснення перевірок; призначення експертиз; проведення огляду транспортних засобів застрахованих фізичних та юридичних осіб, вилучення або накладання арешту на предмети, документи чи інші носії інформації, які можуть бути доказами або джерелом доказів у справі незалежно від їх місцезнаходження.

2) нормотворчі: прийняття актів у межах компетенції (індивідуальних та нормативних): розпорядження за заявами і справами; рішення за заявами і справами; нормативно-правові акти у формі розпорядження; висновки; попередні висновки; постанови у справах про адміністративні правопорушення; подання до органів виконавчої влади, місцевого самоврядування щодо анулювання ліцензій, припинення операцій; позови до суду; скарги до суду; заяви до суду; участь у нормотворчій роботі; офіційне тлумачення власних нормативно-правових актів.

3) аналітичні: дослідження ринку на предмет визначення становища суб'єкта господарювання.

4) організаційні: надання рекомендацій, обов'язкових до розгляду, та пропозицій щодо здійснення заходів, спрямованих на розвиток страхування; право вимагати надання інформації; утворення колегій, регіональних відділень та дорадчих органів; участь у розробленні та реалізації міжнародних проектів і програм, а також здійснення співробітництва з міжнародними організаціями, державними органами і неурядовими організаціями інших держав.

Залежно від завдань МТСБУ виділяють:

а) повноваження, спрямовані на розвиток обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Наприклад, проведення аналізу та оцінки стану середовища на транспортних

ринках; розробка методичних рекомендацій щодо розвитку даного виду страхування; надання роз'яснень щодо застосування законодавства;

б) повноваження, пов'язані із здійсненням контролю за дотриманням законодавства про захист потерпілих від ДТП;

в) повноваження із застосування заходів і відповідальності до порушників страхового законодавства.

Така класифікація повноважень МТСБУ залежно від мети та функцій її діяльності найбільшою мірою розкриває зміст та специфіку діяльності зазначеного органу. Саме тому ми пропонуємо класифікувати повноваження МТСБУ залежно від мети та функцій діяльності зазначеного органу: а) організаційно-регулятивні; б) контрольні; в) превентивні.

Організаційно-регулятивні повноваження є найчисленнішими: узагальнення та аналіз інформації щодо реалізації законодавства про захист потерпілих; розробка та організація здійснення заходів, спрямованих на запобігання порушенням; утворення адміністративних колегій, територіальних відділень та дорадчих органів МТСБУ; участь у розробленні та внесення Президенту України, Кабінету Міністрів України пропозицій щодо законів та інших нормативно-правових актів, які регулюють питання розвитку страхування; прийняття нормативно-правових актів з питань, що належать до його (МТСБУ) компетенції, та їх тлумачення тощо.

До контрольних повноважень МТСБУ належать: право контролю за дотриманням страхового законодавства в процесі експлуатації транспортних засобів; право контролю за дотриманням страхового законодавства в процесі здійснення страхової діяльності суб'єктами страхування та реалізації повноважень органів влади, місцевого самоврядування, адміністративно-господарського управління і контролю; право контролю дотримання та виконання нормативно-правових актів МТСБУ; право надавати роз'яснення щодо відповідності дій страховиків; право на отримання повної і достовірної інформації, необхідної для здійснення МТСБУ своєї діяльності.

До превентивних повноважень відносяться: право розробляти та запроваджувати заходи, спрямовані на попередження порушень страхового законодавства (зокрема, надавати рекомендації органам влади, органам місцевого самоврядування, органам адміністративно-господарського управління і контролю, суб'єктам господарювання, об'єднанням стосовно особливостей страхового законодавства); право надавати суб'єктам господарювання обов'язкові для виконання рішення про визнання факту вчинення правопорушення в сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів; звертатися до суду з позовами про порушення страхового законодавства; надсилати правоохоронним органам матеріали про порушення законодавства, що містять ознаки злочину тощо.

Зазначимо, що превентивні повноваження МТСБУ мають чітко визначений превентивний характер і спрямовані на недопущення розвитку негативних тенденцій на страховому ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, а також на попередження і недопущення порушень страхового законодавства.

Аналіз повноважень Моторно (транспортного) страхового бюро України дає можливість зробити висновок, що серед повноважень МТСБУ основними є контрольні та організаційно-регулятивні. Це дає підстави стверджувати, що в його діяльності переважають превентивні, регулюючі повноваження.

Необхідно зазначити, що наведений у Законі перелік повноважень не є вичерпним, адже Моторно (транспортне) страхове бюро України вправі здійснювати й інші повноваження, передбачені законодавством про обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Діяльність Моторно (транспортного) страхового бюро України організована відповідно до законодавства. Це означає, що він має організаційну побудову, певну структуру, систему взаємозв'язків з державними органами, органами місцевого самоврядування з питань виконання покладених на нього завдань. Організація діяльності визначає місце Моторно (транспортного) страхового бюро України як в структурі суб'єктів страхового ринку, так і в системі державного апарату. Положення,

які визначають порядок утворення, структуру органу, порядок встановлення посади, а також порядок призначення до складу органу і заміщення відповідної посади також складають зміст організаційної діяльності. Таким чином, ґрунтуючись на викладеній вище позиції, можна дослідити особливості організаційної побудови Моторно (транспортного) страхового бюро України.

Моторне (транспортне) страхове МТСБУ України є єдиним об'єднанням страховиків, які здійснюють обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів за шкоду, заподіяну третім особам. Участь страховиків у МТСБУ є умовою здійснення діяльності щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності. Воно є юридичною особою, має самостійний баланс, рахунки в установах банків, круглу печатку зі своїм найменуванням українською та англійською мовами, штампи, фірмові бланки, емблему, вимпел та прапор.

Відповідно до законодавства МТСБУ є непідприємницькою (неприбутковою) організацією і здійснює свою діяльність відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», інших актів законодавства України.

Доходи та прибутки МТСБУ використовуються виключно для фінансування видатків на утримання МТСБУ, реалізації мети (цілей, завдань) та напрямів діяльності. Розподіл отриманих доходів та прибутків або їх частин серед засновників (учасників), членів МТСБУ, працівників (крім оплати їх праці, нарахування єдиного соціального внеску), членів органів управління та інших пов'язаних з ними осіб, забороняється.

Що стосується структури, функцій, компетенції, порядку формування та роботи органів управління та контролю організаційно-управлінської структури МТСБУ, треба сказати, що у відповідності до законодавства та нормативно-правових актів МТСБУ органами управління МТСБУ є: Загальні збори членів МТСБУ, Загальні збори повних членів МТСБУ, Президія МТСБУ та Дирекція МТСБУ; органами контролю МТСБУ є: Координаційна Рада та Ревізійна комісія.

Відтак, згідно з ст. 45 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» та нормативно-правових актів Моторно (транспортного) страхового бюро України загальні збори членів МТСБУ є вищим органом з усіх питань, що стосуються діяльності МТСБУ та складаються з усіх страховиків - асоційованих та повних членів. Член МТСБУ має право у будь-який час призначити або замінити свого представника на Загальних зборах. У випадках, коли член МТСБУ або його представник не можуть бути присутніми на Загальних зборах, член МТСБУ має право письмово повідомити Загальні збори про свою позицію щодо питань порядку денного або письмово уповноважити іншого члена МТСБУ проголосувати від його імені.

До компетенції Загальних зборів членів МТСБУ відносяться такі питання:

- визначення основних напрямків діяльності МТСБУ;
- внесення змін та доповнень до Статуту МТСБУ;
- обрання та відкликання членів Президії та кандидатів у члени Президії МТСБУ;
- обрання членів Ревізійної комісії та членів Координаційної ради МТСБУ з числа членів МТСБУ строком на два роки з правом переобрання на наступні строки та їх відкликання;
- прийняття страховиків до членів МТСБУ та виключення з членів МТСБУ;
- надання страховикам статусу асоційованого члена МТСБУ;
- надання страховикам та позбавлення страховиків статусу повного члена МТСБУ;
- затвердження річних результатів діяльності МТСБУ, затвердження звітів Дирекції, Президії МТСБУ та звітів і висновків Ревізійної комісії;
- затвердження розміру, порядку та строків сплати вступних та членських внесків.
- прийняття рішення в порядку, встановленому чинним законодавством та нормативно-правовими актами МТСБУ, про припинення діяльності МТСБУ, призначення членів ліквідаційної комісії, затвердження ліквідаційного балансу згідно з чинним законодавством.

Загальні збори можуть прийняти до своєї компетенції вирішення будь-якого іншого питання, що стосується діяльності МТСБУ, якщо це не суперечить чинному законодавству або міжнародним договорам.

Загальні збори можуть делегувати Президії МТСБУ або Загальним зборам повних членів МТСБУ свої повноваження по вирішенню питань, крім тих, що передбачені підпунктами про внесення змін та доповнень до Статуту МТСБУ; обрання та відкликання членів Президії МТСБУ та кандидатів у члени Президії МТСБУ; обрання членів Ревізійної комісії та членів Координаційної ради МТСБУ з числа членів МТСБУ строком на два роки з правом переобрання на наступні строки та їх відкликання; прийняття страховиків до членів МТСБУ та виключення з членів МТСБУ.

Що стосується вирішення питань, зазначених у підпунктах про визначення основних напрямків діяльності МТСБУ; внесення змін та доповнень до Статуту МТСБУ; обрання та відкликання членів Президії та кандидатів у члени Президії; затвердження річних результатів діяльності МТСБУ, затвердження звітів Дирекції, Президії МТСБУ та звітів і висновків Ревізійної комісії, вважається прийнятим, якщо за нього проголосувало не менш ніж $\frac{2}{3}$ від загальної кількості голосів присутніх на Загальних зборах членів МТСБУ, що мають право голосу. Рішення з питань, зазначених у підпункті про затвердження розміру, порядку та строків сплати вступних та членських внесків, вважається прийнятим, якщо за нього проголосувало не менш ніж $\frac{3}{4}$ від загальної кількості голосів присутніх на Загальних зборах членів МТСБУ, що мають право голосу. Рішення з інших питань, що віднесені до компетенції Загальних зборів членів МТСБУ, приймаються простою більшістю голосів присутніх на Загальних зборах членів МТСБУ, що мають право голосу.

У Статуті Моторно (транспортного) страхового бюро України містяться підстави для позбавлення страховика права голосу на Загальних зборах членів МТСБУ через допущення страховиком наступних порушень:

— несплати у встановлені строки членського внеску;

- несвоєчасне здійснення відрахувань до фондів МТСБУ або здійснення таких відрахувань не в повному обсязі;
- ненадання фінансового забезпечення;
- ненадання письмового та/або електронного звіту, передбачених Договором про співпрацю у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності за внутрішніми договорами.

За умови направлення Дирекцією МТСБУ страховику письмового (в т. ч. засобами електронної пошти, або за допомогою факсу) повідомлення про наявність у такого страховика порушення, яке є підставою позбавлення права голосу страховика на Загальних зборах членів МТСБУ, страховик позбавляється права голосу на Загальних зборах членів МТСБУ, якщо згадане порушення на дату проведення Загальних зборів членів МТСБУ цим страховиком не було усунуте.

Страховик, який допустив зазначені порушення, отримує право голосу на Загальних зборах членів МТСБУ після усунення ним порушень, які були підставою позбавлення даного права.

Загальні збори членів МТСБУ скликаються Президією не менше двох разів на рік та вважаються повноважними, якщо на них присутні члени МТСБУ, обсяг відрахувань яких до централізованих страхових резервних фондів за останнє календарне півріччя, що передує засіданню загальних зборів, становить більше 50 відсотків від загального обсягу таких відрахувань за той самий період. У разі якщо повноважне засідання Загальних зборів членів МТСБУ не скликається протягом 210 днів або скликані Загальні збори членів МТСБУ не спроможні прийняти рішення, відповідні повноваження Загальних зборів виконуються Координаційною радою МТСБУ.

Позачергові Загальні збори членів МТСБУ скликаються Президією у випадку, коли цього потребують інтереси МТСБУ, або на вимогу Координаційної ради. Прийняті Загальними зборами рішення обов'язкові для всіх членів МТСБУ без винятку.

Член МТСБУ має право вимагати розгляду будь-якого питання, що стосується діяльності МТСБУ та його членів, на Загальних зборах за умови, що воно було ним поставлене не пізніше, ніж за 20 днів до дати проведення

Загальних зборів членів МТСБУ. Про таку вимогу необхідно повідомити Дирекцію МТСБУ шляхом надіслання листа з повідомленням про вручення.

Рішення про зміни в порядку денному Загальних зборів приймаються простою більшістю голосів присутніх на зборах на підставі інформації головуєчого на Загальних зборах про вимогу окремих членів МТСБУ щодо включення або виключення з порядку денного відповідного питання.

Загальні збори членів МТСБУ скликаються шляхом надіслання повідомлення на адресу членів МТСБУ. У повідомленні вказується дата, місце проведення та проект порядку денного Загальних зборів. Повідомлення повинне бути отримане не пізніше, ніж за 30 днів до призначеної дати проведення Загальних зборів. У разі, коли член МТСБУ вимагає розгляду питання на Загальних зборах, Дирекція МТСБУ зобов'язана внести це питання до проекту порядку денного. Скоригований проект порядку денного Загальних зборів членів МТСБУ повинен бути наданий членам МТСБУ не пізніше, ніж за 10 днів до призначеної дати проведення Загальних зборів.

Головує на Загальних зборах Президент МТСБУ або за рішенням Загальних зборів членів МТСБУ – один із членів Дирекції МТСБУ чи особа з числа представників страховиків-членів МТСБУ. Копії протоколів Загальних зборів надсилаються членам МТСБУ протягом одного місяця електронною поштою або листом.

Наступним органом управління МТСБУ є Загальні збори повних членів. Загальні збори повних членів МТСБУ є органом управління, що вирішує питання щодо діяльності МТСБУ як члена міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка», в тому числі, питання встановлення порядку укладання та виконання договорів міжнародного страхування та забезпечення платоспроможності МТСБУ.

До компетенції Загальних зборів повних членів МТСБУ належать такі питання:

- вирішення будь-яких питань діяльності МТСБУ та його членів стосовно порядку укладання та виконання додаткових договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності та дотримання зобов'язань МТСБУ як члена міжнародної системи автострахування «Зелена картка»;

- прийняття рішення про укладення угод про взаємне визнання договорів страхування цивільно-правової відповідальності та взаємне врегулювання питань стосовно відшкодування шкоди з уповноваженими організаціями інших країн з страхування цивільно-правової відповідальності;
- прийняття рішення щодо вибору умов забезпечення платоспроможності МТСБУ як члена міжнародної система автострахування «Зелена картка»;
- прийняття рішення щодо визначення перестраховальної програми для договору перестрахування, що укладається МТСБУ;
- прийняття рішення щодо порядку сплати будь-яких внесків, пов'язаних з членством МТСБУ в міжнародній системі автострахування «Зелена картка»;
- надання асоційованим членам МТСБУ та позбавлення статусу повного члена МТСБУ, якщо такі повноваження надані Загальними зборами членів МТСБУ;
- затвердження внутрішніх нормативних документів МТСБУ щодо питань встановлення порядку укладання та виконання договорів міжнародного страхування, порядку надання фінансових гарантій та забезпечення платоспроможності страховиків - повних членів МТСБУ та МТСБУ як члена міжнародної системи автострахування «Зелена картка»;
- затвердження порядку контролю за дотриманням встановленого регламенту укладення та виконання договорів міжнародного страхування, своєчасної сплати страхового відшкодування (в т. ч. вимог іноземних МТСБУ), забезпечення платоспроможності, виконання умов договору з МТСБУ, рішень Загальних зборів повних членів МТСБУ, внутрішніх нормативних документів МТСБУ;
- затвердження порядку накладення (застосування) Дирекцією МТСБУ заходів впливу (попередження та грошові стягнення) на страховиків за порушення регламенту укладання та виконання договорів міжнародного страхування, порядку застосування страхових платежів, своєчасної сплати страхового відшкодування (в т. ч. вимог іноземних МТСБУ), порядку надання фінансових гарантій та забезпечення платоспроможності, умов договору з МТСБУ, рішень Загальних зборів повних членів МТСБУ, внутрішніх нормативних документів МТСБУ;

- затвердження умов договору про співпрацю страховика з МТСБУ у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності за договорами міжнародного страхування;
- встановлення порядку забезпечення страховиків - повних членів МТСБУ бланками полісів договорів міжнародного страхування;
- затвердження пропозицій, що вносяться від імені МТСБУ до органів державної влади, щодо вдосконалення нормативно-правових актів, з питань регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності за договорами міжнародного страхування;
- створення комітетів, комісій з окремих питань діяльності МТСБУ у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності за міжнародними договорами страхування, затвердження положень про їх діяльність та їх персонального складу.

У відповідності до ст. 47 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» та нормативно-правових актів Моторно (транспортного) страхового бюро України органом управління є Президія МТСБУ. Президія здійснює загальне керівництво діяльністю МТСБУ відповідно до законодавства, Статуту МТСБУ, рішень Загальних зборів членів МТСБУ, Загальних зборів повних членів МТСБУ та Координаційної ради МТСБУ, а також положення про Президію МТСБУ, що затверджується Загальними зборами членів МТСБУ.

Від одного страховика - члена МТСБУ може бути обраний лише один член Президії. Президія складається з представників семи страховиків - членів МТСБУ, що є членами Президії і двох страховиків - членів МТСБУ, що є кандидатами у члени Президії МТСБУ, такі страховики обираються строком на один рік з правом переобрання на наступні строки, у такому порядку:

- представники трьох страховиків, що є членами Президії, і одного страховика, що є кандидатом у члени Президії, обираються Загальними зборами членів МТСБУ, причому голоси між членами МТСБУ розподіляються пропорційно часткам членів МТСБУ у загальному обсязі відрахувань до

централізованих страхових резервних фондів МТСБУ за останнє календарне півріччя, що передує засіданню Загальних зборів членів МТСБУ;

- представники чотирьох страховиків, що є членами Президії, і одного страховика, що є кандидатом у члени Президії, обираються Загальними зборами членів МТСБУ, причому кожен член МТСБУ має один голос.

До компетенції Президії МТСБУ відносяться такі питання:

- вирішення будь-яких питань діяльності МТСБУ, крім тих, вирішення яких належать до компетенції Загальних зборів членів МТСБУ, Загальних зборів повних членів МТСБУ, Координаційної ради та Дирекції МТСБУ;

- затвердження кошторису витрат на утримання МТСБУ (в тому числі, фонду заробітної плати), штатного розпису МТСБУ, розміру та умов оплати праці членів органів управління МТСБУ;

- призначення та звільнення Генерального директора й інших членів Дирекції МТСБУ, у відповідності до законодавства України, за погодженням з Координаційною радою МТСБУ;

- затвердження, за погодженням з Координаційною радою МТСБУ, положення про порядок і умови формування централізованих страхових резервних фондів, положення про порядок розміщення коштів централізованих страхових резервних фондів та положення про фонд попереджувальних заходів МТСБУ;

- погодження зразків страхових полісів та спеціального знака з Уповноваженим органом з питань регулювання ринків фінансових послуг;

- погодження положення про централізовану базу даних щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, яке затверджується Уповноваженим органом з питань регулювання ринків фінансових послуг;

- скликання засідань Загальних зборів членів МТСБУ;

- обрання і відкликання Президента МТСБУ;

- подання для затвердження пропозицій (розрахунків) МТСБУ Уповноваженому органу з питань регулювання ринків фінансових послуг щодо базового тарифу та коригуючих коефіцієнтів за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності;

- затвердження внутрішніх нормативних документів МТСБУ, у тому числі, з питань встановлення порядку укладання та виконання внутрішніх договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності;

- затвердження порядку застосування (накладення) Дирекцією МТСБУ заходів впливу (попередження та грошові стягнення) на страховиків за порушення порядку укладення та виконання внутрішніх договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, порядку застосування страхових платежів, своєчасної сплати страхового відшкодування, забезпечення платоспроможності, умов договору з МТСБУ, рішень органів управління МТСБУ, внутрішніх нормативних документів МТСБУ;

- встановлення порядку забезпечення страховиків - членів МТСБУ бланками полісів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності;

- затвердження розміру, порядку та строків сплати вступних та членських внесків, якщо такі повноваження надані Загальними зборами членів МТСБУ;

- організація на вимогу Координаційної ради позачергових перевірок фінансово-господарської діяльності МТСБУ;

- надання страховикам статусу асоційованого члена МТСБУ, якщо такі повноваження надані Загальними зборами членів МТСБУ;

- розгляд та затвердження звіту Дирекції МТСБУ щодо наявності та руху коштів централізованих страхових резервних фондів (фонду страхових гарантій та фонду захисту потерпілих у ДТП);

- затвердження планів роботи Дирекції МТСБУ та звітів про їх виконання;

- затвердження умов Договору про співпрацю у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності за внутрішніми договорами;

- затвердження пропозицій, що вносяться від імені МТСБУ до органів державної влади, щодо вдосконалення нормативно-правових актів, з питань регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності за внутрішніми договорами;

- затвердження порядку розподілу регламентних виплат у випадках, передбачених Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»;

- заслуховування звітів Дирекції;

- створення комітетів, комісій з окремих питань діяльності МТСБУ у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності за внутрішніми договорами страхування, затвердження положень про їх діяльність та їх персонального складу.

Наступним органом управління МТСБУ є Президія, яку очолює Президент МТСБУ, який обирається Президією з числа її членів. Президент МТСБУ здійснює свою діяльність на громадських засадах. До компетенції Президента МТСБУ відноситься:

- здійснення представницьких функцій (крім вчинення правочинів), зокрема, представляє інтереси МТСБУ у відносинах з українськими, іноземними та міжнародними установами, організаціями;

- у період між засіданнями Президії взаємодіє з членами МТСБУ з питань діяльності МТСБУ та його стратегічного розвитку;

- здійснює нагляд та відповідає за організацію контролю за виконанням рішень органів управління МТСБУ членами МТСБУ та Дирекцією МТСБУ;

- бере участь у розробці концепції і планів стратегічного розвитку МТСБУ, вносить свої пропозиції з цих питань на розгляд відповідних органів управління МТСБУ;

- надає органам управління та контролю МТСБУ пропозиції щодо вдосконалення роботи МТСБУ;

- вносить пропозиції щодо бюджету та кошторису витрат МТСБУ;

- виконує інші функції за рішенням Загальних зборів членів МТСБУ та/або Президії МТСБУ.

У відповідності до законодавства України Президент МТСБУ, для реалізації своїх повноважень, має право отримувати від працівників МТСБУ необхідну інформацію, в тому числі, конфіденційну та ту, що становить комерційну таємницю.

Також для забезпечення виконання Президією МТСБУ своїх функцій створюється апарат Президента МТСБУ, який очолюється Головним радником Президента МТСБУ. Положення про апарат Президента МТСБУ, його гранична чисельність та структура затверджуються Президією МТСБУ.

Фінансування витрат, пов'язаних з діяльністю Президента МТСБУ та його апарату, здійснюється за рахунок коштів фонду фінансування діяльності МТСБУ та відображається окремою статтею в кошторисі витрат на утримання МТСБУ.

Президія в своїй діяльності керується положеннями чинного законодавства України, Статуту МТСБУ, а також рішеннями Загальних зборів членів МТСБУ, Загальних зборів повних членів МТСБУ. Президія підзвітна Загальним зборам членів МТСБУ та Загальним зборам повних членів МТСБУ з питань, вирішення яких їй було делеговано.

Відповідно до ст. 48 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» та Статуту Моторно (транспортного) страхового бюро України оперативним органом управління МТСБУ є Дирекція МТСБУ. Дирекція МТСБУ складається з Генерального директора, Заступника Генерального директора - Директора з питань здійснення обов'язкового страхування в Україні та Заступника Генерального директора - Директора МТСБУ «Зелена картка».

Дирекція МТСБУ здійснює оперативне керівництво діяльністю МТСБУ, що пов'язана з виконанням основних завдань МТСБУ, відповідно до чинного законодавства та Статуту МТСБУ, а також положення про Дирекцію МТСБУ, що затверджується Загальними зборами членів МТСБУ. Дирекція МТСБУ підзвітна Загальним зборам членів МТСБУ, Президії МТСБУ, Загальним зборам повних членів МТСБУ, виконує їх рішення та рішення Координаційної ради.

Дирекцію очолює Генеральний директор. Дирекція МТСБУ вирішує усі питання поточної діяльності МТСБУ, а також питання, вирішення яких делеговано Президією МТСБУ. Дирекція МТСБУ здійснює моніторинг та контроль за виконанням членами МТСБУ вимог та зобов'язань відповідно до Статуту, рішень органів управління МТСБУ, договору між МТСБУ та його

членом, внутрішніх нормативних документів МТСБУ, прийнятих належним чином. Для здійснення контролю за виконанням членами МТСБУ зазначених вимог та зобов'язань Дирекція МТСБУ має право проводити перевірки діяльності членів МТСБУ. У разі виявлення порушень, Дирекція МТСБУ здійснює застосування заходів впливу (попередження та грошові стягнення) до членів МТСБУ відповідно до Статуту МТСБУ, договором між МТСБУ та його членом, внутрішніми нормативними документами МТСБУ.

До повноважень Генерального директора МТСБУ відносяться:

- є керівником Дирекції МТСБУ;
- призначається Президією МТСБУ за погодженням з Координаційною радою МТСБУ при умові, що ця посада є його основним місцем роботи;
- свою діяльність спрямовує на захист інтересів членів МТСБУ в випадках, що не суперечать чинному законодавству;
- відповідає за стан виконання основних завдань МТСБУ, за доведення рішень органів управління МТСБУ до членів МТСБУ, за виконання рішень органів управління МТСБУ Дирекцією МТСБУ, за організацію управління централізованими страховими резервними фондами згідно з положеннями про ці фонди;
- пропонує Президії МТСБУ кандидатури своїх заступників для їх призначення за погодженням з Координаційною радою МТСБУ;
- без довіреності представляє МТСБУ у відносинах з українськими, іноземними та міжнародними установами, організаціями;
- укладає від імені МТСБУ за рішенням Загальних зборів повних членів МТСБУ з уповноваженими організаціями інших країн з страхування цивільно-правової відповідальності угоди про взаємне визнання договорів страхування цивільно-правової відповідальності та взаємне врегулювання питань стосовно відшкодування шкоди;
- укладає договори про співпрацю між МТСБУ та страховиком - членом МТСБУ стосовно здійснення страхування за внутрішніми договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності та за договорами міжнародного страхування;

– застосовує від імені МТСБУ заходи впливу (попередження та грошові стягнення) до членів МТСБУ відповідно до порядку, який передбачений Статутом МТСБУ;

– розробляє і передає на затвердження Президії МТСБУ плани роботи Дирекції МТСБУ на поточний період, організаційну структуру, штатний розпис та фінансовий план діяльності на кожен рік;

– розробляє та затверджує умови трудових договорів, приймає на роботу і звільняє з роботи працівників МТСБУ (за виключенням членів Дирекції МТСБУ), визначає розміри та умови оплати їх праці в межах затвердженого Президією МТСБУ фонду заробітної плати та штатного розпису МТСБУ, застосовує до працівників МТСБУ заохочення та накладає стягнення;

– на підставі рішення Президії МТСБУ, погодженого Координаційною радою МТСБУ, видає накази про прийняття на роботу та звільнення з роботи членів Дирекції МТСБУ;

– відповідає за організацію роботи структурних підрозділів МТСБУ;

– організовує роботу щодо ведення бухгалтерського обліку та звітності;

– розпоряджається майном МТСБУ в межах повноважень, наданих органами управління;

– здійснює управління централізованими страховими резервними фондами згідно з положеннями про ці фонди;

– має право вчиняти правочини, в тому числі, укладати договори, видавати довіреності, відкривати рахунки в банках;

– має право першого підпису фінансово-господарських документів;

– видає накази і вказівки, що є обов'язковими для трудового колективу МТСБУ;

– розпоряджається коштами МТСБУ згідно з затвердженим Президією МТСБУ кошторисом;

– організовує складання кошторису витрат на утримання МТСБУ;

– організовує підготовку проектів рішень органів управління МТСБУ щодо регулювання діяльності МТСБУ;

– забезпечує укладення та виконання колективного договору відповідно до законодавства;

– здійснює інші дії для досягнення мети діяльності МТСБУ в межах своїх повноважень.

Здійснення нагляду та контролю за діяльністю Моторно (транспортного) страхового бюро згідно з ст. 46 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» та Статуту Моторно (транспортного) страхового бюро України покладено на Координаційну раду МТСБУ.

Координаційна рада МТСБУ є органом, що здійснює нагляд та контроль за діяльністю МТСБУ. До компетенції Координаційної ради МТСБУ належить вирішення таких питань:

- здійснення контролю за виконанням МТСБУ своїх повноважень відповідно до нормативно-правових актів у сфері страхування цивільно-правової відповідальності;
- внесення Загальним зборам членів МТСБУ пропозицій з питань удосконалення діяльності МТСБУ;
- вирішення у разі потреби питання проведення позачергових ревізійних та аудиторських перевірок фінансово-господарської діяльності МТСБУ;
- здійснення тимчасового виконання функцій Загальних зборів членів та Президії МТСБУ у випадках, передбачених чинним законодавством;
- забезпечення взаємодії МТСБУ з органами виконавчої влади;
- подання на розгляд Уповноваженого органу з питань регулювання ринків фінансових послуг та інших органів державної влади пропозиції про вдосконалення нормативно-правових актів, які регулюють питання щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності;
- скликання у разі потреби позачергових засідань Загальних зборів членів МТСБУ;
- встановлення розмірів відрахувань з премій обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності до централізованих страхових резервних фондів;
- погодження призначення Дирекції МТСБУ та Генерального директора МТСБУ;
- погодження положень про централізовані страхові фонди МТСБУ та положення про порядок і умови формування централізованих страхових резервних фондів та положення про порядок розміщення коштів централізованих страхових резервних фондів МТСБУ;
- погодження положення про фонд попереджувальних заходів МТСБУ;

– заслуховування звітів Дирекції.

Виходячи з повноважень Координаційної ради МТСБУ треба зазначити, що існування в МТСБУ такого рівня органу управління та контролю, тобто створення четвертого рівня, суперечить загальноприйнятому трьохрівневого принципу корпоративного управління та обмежує саморегулюванні повноваження учасників страхового ринку – членів МТСБУ.

Недосконала система управління та неможливість страховиків відновити контроль над МТСБУ у зв'язку з не скликанням Координаційною радою загальних зборів МТСБУ може призвести до непоправних наслідків – втрати коштів централізованих страхових резервних фондів МТСБУ.

Що стосується контролю за фінансово-господарською діяльністю МТСБУ, то така функція покладена на Ревізійну комісію. Ревізійна комісія: перевіряє вірність ведення обліку і фінансової звітності; здійснює перевірку щорічної звітності МТСБУ та складає відповідний акт. Акт має бути складений не пізніше ніж за три дні до проведення Загальних зборів; отримує від посадових осіб МТСБУ усі необхідні матеріали, бухгалтерські та інші документи; надає результати перевірок Загальним зборам членів МТСБУ; має право вимагати позачергового скликання Загальних зборів членів МТСБУ, якщо виникла загроза істотним інтересам МТСБУ або виявлені зловживання посадових осіб органів управління МТСБУ.

У процесі здійснення своїх повноважень МТСБУ відповідає за своїми зобов'язаннями усім належним йому майном, а у випадках, встановлених законом, - коштами централізованих страхових резервних фондів. Також МТСБУ згідно з чинним законодавством України реалізує свої права володіння, користування та розпорядження власним майном відповідно до призначення майна, мети діяльності та основних завдань МТСБУ, в межах своїх повноважень.

МТСБУ має право від свого імені вчиняти на території України та за її межами правочини, в тому числі укладати договори, спрямовані на забезпечення виконання завдань і досягнення мети діяльності, що не заборонені законами, за місцем їх укладання або виконання, з будь-якими українськими та іноземними юридичними і

фізичними особами. МТСБУ безпосередньо не укладає договори страхування зі страхувальниками. МТСБУ самостійно здійснює зовнішньоекономічні зв'язки, необхідні для реалізації мети діяльності та основних завдань МТСБУ.

МТСБУ має право відкривати в установах банків рахунки у валюті України та іноземній валюті для розрахункових операцій, в тому числі в іноземних банках, згідно з чинним законодавством. МТСБУ самостійно обирає банки для здійснення кредитно-розрахункових операцій.

МТСБУ може брати участь у діяльності і співпрацювати в різних формах з українськими та іноземними юридичними особами за умови дотримання непідприємницького (неприбуткового) статусу.

МТСБУ приймає участь у міжнародному культурному і науковому обміні, проводить та бере участь в проведенні міжнародних семінарів згідно з метою діяльності та основними завданнями МТСБУ.

МТСБУ має право залучати до роботи українських та іноземних фахівців, самостійно визначати форми, системи, розміри та види оплати праці, включаючи оплату в іноземній валюті і натуральній формі, якщо це не заборонено чинним законодавством, в межах кошторису витрат на поточний рік. МТСБУ не може виступати засновником чи співзасновником юридичних осіб, що займаються підприємницькою діяльністю та/або мають на меті одержання прибутку.

Для досягнення мети діяльності та виконання основних завдань МТСБУ має право в межах чинного законодавства України розробляти та затверджувати рішеннями органів управління МТСБУ документи (далі - внутрішні нормативні документи), що є обов'язковими для виконання членами МТСБУ та Дирекцією МТСБУ.

Підводячи підсумок проведеного аналізу компетенції МТСБУ, можна зробити наступні висновки. Компетенція Моторно (транспортного) страхового бюро України – це сукупність юридично встановлених повноважень (прав і обов'язків), які визначають його місце в системі органів управління державою, та суспільні відносини, у яких МТСБУ юридично компетентний.

Предмет адміністративно-правового регулювання відносин щодо формування та реалізації політики обов'язкового страхування цивільно-правової

відповідальності власників автомобільних транспортних засобів України складають зовнішні суспільні відносини, пов'язані із застосуванням заходів по відшкодуванню збитків з метою захисту потерпілих. Ці відносини поділяються на позитивні (регулятивні) та юрисдикційні (охоронні).

Повноваження Моторно (транспортного) страхового бюро України залежно від мети та функцій діяльності поділяються на: організаційно-регулятивні; контрольні; превентивні. У свою чергу, превентивні повноваження поділено на: попереджувальні; виявлення та припинення порушень законодавства про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів; повноваження щодо розслідування порушень законодавства про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів.

2.3. Взаємодія суб'єктів забезпечення функціонування інституту обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні

Страховий ринок як багатогранна соціально-економічна система є складно організованим механізмом, який має свою внутрішню структурну будову, що формується під впливом чинників зовнішнього оточення. Внутрішня структура страхового ринку представлена сукупністю суб'єктів страхових відносин, які переслідують свої специфічні інтереси та виконують певні функції, які були розглянуті нами у попередніх підрозділах роботи.

На етапі формування сучасного ефективно діючого страхового ринку, доцільно сформулювати чітке визначення складу суб'єктів страхового ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів, а також механізму їх взаємодії. На особливу увагу заслуговує характеристика суб'єктного складу страхового ринку, обґрунтування функціонального значення кожного з учасників, визначення особливостей суб'єкт-об'єктних відносин у страхуванні транспортних засобів.

Питання взаємодії суб'єктів забезпечення функціонування інституту обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників

автомобільних транспортних засобів в Україні досліджувались як зарубіжними, так і вітчизняними авторами, такими як В. Д. Базилевич [Страховання: підручник . Київ : Знання, 2008. 1019 с.], Д. Бланд [Страхование: принципы и практика. М.: Финансы и статистика, 1998. 416 с.], О. О. Гаманкова [Ринок страхових послуг України: теорія, методологія, практика: Монографія. К.: КНЕУ, 2009. 283 с.], С. С. Осадець [Страховання: Підручник. Вид. 2-ге, перероб. І доп. К.: КНЕУ, 2002. 599 с.], В. Й. Плиса [Страховання: Навчальний посібник. К.: Каравела, 2005. 392 с.], К. Е. Турбіна [Теория и практика страхования. Учебное пособие. М.: Анкил, 2003 704 с.] та іншими. Віддаючи належне вагомим внескам перелічених науковців, слід зазначити, що подальшого наукового обґрунтування потребують питання сутності і властивостей адміністративних відносин у страхуванні та особливостей їх прояву.

До переліку основних суб'єктів, що діють на страховому ринку України зараховують страховиків та страхувальників, об'єднання страховиків, посередників страхового ринку, державу в особі уповноваженого органу нагляду за страховою діяльністю.

Головними суб'єктами страхового ринку виступають страховики й страхувальники, кожний з яких виконує свої функції, специфіку та механізм реалізації економічних інтересів. Зростання ризиків, збільшення чисельності страховиків і страхувальників та ускладнення механізму взаємовідносин між ними обумовлюють існування посередників, якими на страховому ринку виступають страхові агенти та страхові брокери. Страхові посередники спроможні суттєво активізувати роботу всіх суб'єктів страхового ринку [119].

Основний функціональний обов'язок страхових агентів на страховому ринку полягає в представленні страховика, його інтересів за винагороду на підставі договору зі страховиком. Обов'язком страхового агента є робота, пов'язана з підготовкою, укладанням та виконанням договорів страхування, одержання страхових платежів, виконання роботи, пов'язаної зі здійсненням страхових виплат та відшкодувань.

Страхові брокери, в свою чергу, є самостійними суб'єктами підприємницької діяльності. Вони здійснюють посередницьку діяльність від свого імені на підставі брокерської угоди з особою, що виступає страхувальником. Функціональними

обов'язками страхових брокерів є консультування, експертно-інформаційні послуги, робота пов'язана з підготовкою, укладанням та виконанням договорів страхування (перестрахування), одержання та перестрахування страхових платежів, робота щодо врегулювання збитків та інші посередницькі послуги у страхуванні (перестрахуванні).

Важлива роль на ринку страхування належить не тільки страховим агентам і брокерам, а й непрямим страховим посередникам, що представлена двома групами суб'єктів: професійні оцінювачі ризиків (андерайтери, сюрвейєри) та професійні оцінювачі збитків (аварійні комісари, аджастери, диспашери) та нестраховим посередникам, таким як консалтингові та аудиторські фірми, рекламні агенції.

Крім того, страховикам, як і іншим суб'єктам підприємництва, притаманним є створення різного роду об'єднань для координації своєї діяльності, захисту інтересів своїх членів, вирішення загальних питань. Законом України «Про страхування» передбачено можливість створення та порядок реєстрації таких об'єднань страховиків [119]. В Україні створено такі об'єднання страховиків: Ліга страхових організацій України (ЛІСОУ), Моторне (транспортне) страхове бюро України (МТСБУ), Морське страхове бюро (МСБ), Авіаційне страхове бюро (АСБ), Українське медичне страхове бюро, Ядерний страховий пул, Авто-КАСКО пул, Товариство актуаріїв України (ТАУ), Всеукраїнська асоціація аварійних комісарів (ВААК).

Проте, акцентуючи увагу на ринкових процесах, слід пам'ятати, що вони не можуть відбуватися та розвиватися без участі держави, яка в сфері страхування може виступати утримувачем національних страхових резервних фондів; гарантом (емітентом державних гарантійних зобов'язань); страховиком (власником, засновником, акціонером державних страхових компаній); страхувальником (по страхуванню, що здійснюється від імені або на користь державних підприємств); контролером страхових компаній; суб'єктом регулювання страхового ринку. Суб'єктом страхового ринку з боку держави є Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг (Нацкомфінпослуг).

Страховий ринок передбачає самостійність суб'єктів ринкових відносин, їх рівноправне партнерство, розвинену систему горизонтальних та вертикальних зв'язків між ними. У межах страхового ринку забезпечується органічний зв'язок між зазначеним колом зацікавлених осіб шляхом спільного визнання потреби у страховій послугі. Взаємодія суб'єктів на страховому ринку України представлена на рисунку 2.3.1.

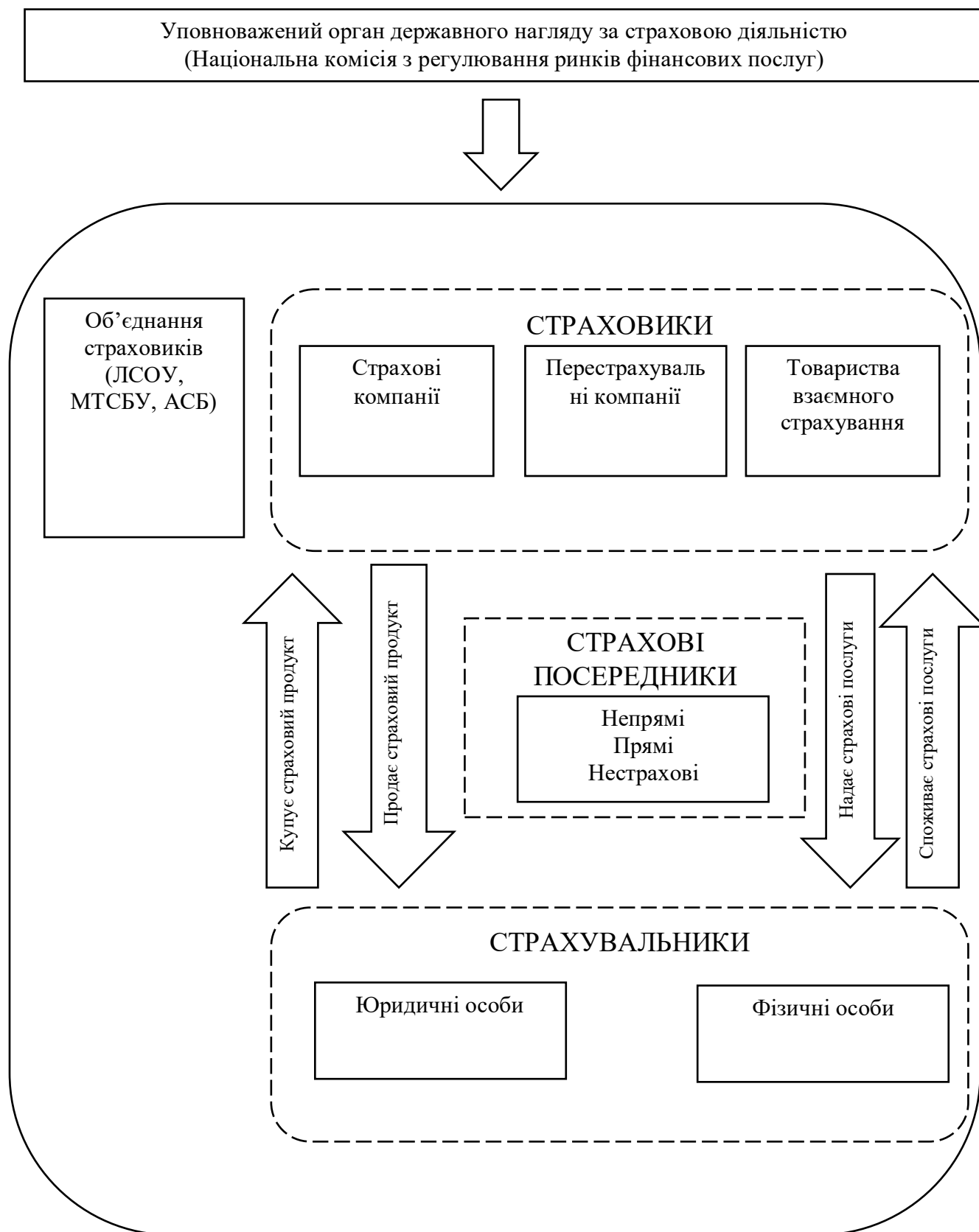


Рис. 2.3.1. Система взаємодії суб'єктів страхового ринку України

Обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (далі – ОСЦВВ) – це складний комплексний правовий інститут, що об'єднує відносини різного роду і регулюється нормами різних галузей права. Велике місце у ньому займають адміністративно-правові відносини.

Передусім потрібно зазначити, що у науці адміністративного права, під адміністративно-правовими відносинами розуміються урегульовані адміністративно-правовими нормами управлінські суспільні відносини, що складаються у сфері реалізації виконавчої влади (державного управління). Можна виділити основні ознаки адміністративно-правових відносин, що:

- виникають, змінюються, припиняються на основі правових норм, які породжують ці відносини, і реалізуються через них; такі відносини відрізняються чіткою регламентацією адміністративно-правових норм поведінки сторін, їх взаємних прав та обов'язків;
- складаються у специфічній сфері здійснення виконавчо-розпорядчої, тобто владно-організаційної діяльності суб'єктів державного управління;
- обов'язковим суб'єктом у них виступає відповідний орган виконавчої влади (посадова особа);
- спори, які можуть виникати між учасниками адміністративно-правових відносин, вирішуються переважно в адміністративному (позасудовому) порядку;
- відповідальність суб'єктів адміністративно-правових відносин перед державою.

Адміністративно-правові відносини можуть бути такими, в яких обов'язковий суб'єкт взаємодіє з громадянами, недержавними організаціями (Моторне (транспортне) страхове бюро України) та координує їх діяльність.

Взаємодія і координація мають багато спільного, оскільки здійснюються для забезпечення узгодженої діяльності різних організаційних структур задля ефективного здійснення поставлених перед ними завдань у межах спільної мети. Так, координація дій МТСБУ та страховиків-членів необхідна при розгляді справ щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів зазначеної категорії осіб. При розгляді таких

справ з'ясовується ситуація скоєння ДТП, встановлюються винуватці ДТП їх страхове забезпечення тощо.

У процесі здійснення захисту потерпілих Моторно (транспортне) страхове МТСБУ України вступає у внутрішню та зовнішню взаємодію. Внутрішня взаємодія здійснюється між страховиками-членами МТСБУ. Так, генеральний директор забезпечує взаємодію структурних підрозділів МТСБУ та його учасників при розгляді справ по відшкодуванню збитків; розподіляє обов'язки між працівниками МТСБУ та координує їх діяльність тощо.

Про зовнішню взаємодію слід говорити тоді, коли Моторно (транспортне) страхове бюро України взаємодіє із іншими міжнародними органами, органами державної влади та місцевого самоврядування тощо. Наприклад, Моторно (транспортне) страхове бюро України взаємодіє з Кабінетом Міністрів України в питаннях розроблення і здійснення програм економічного розвитку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів України.

Взаємодію Моторно (транспортного) страхового бюро України з іншими суб'єктами можна також поділити залежно від терміну на постійну і тимчасову.

Постійна взаємодія здійснюється у випадках, коли чинним законодавством передбачено виконання певних дій спільно з страховиками-членами МТСБУ. Тимчасова взаємодія здійснюється у випадках, коли виникає необхідність, є відповідні підстави. Так, Моторно (транспортне) страхове бюро України взаємодіє з правоохоронними органами в разі порушення законодавства.

Що стосується конкретних напрямків взаємодії, то вони регламентовані спільними нормативно-правовими актами. Так, Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг (Нацкомфінпослуг) та Моторне (транспортне) страхове МТСБУ України (МТСБУ) уклали договір про партнерство та співробітництво, в якому затверджені такі форми взаємодії:

- обмін аналітично-довідковою інформацією;
- здійснення спільних заходів для підвищення якості страхових послуг;
- участь у розробці нормативно-правових актів;

- розробка спільної програми щодо протидії демпінгу;
- участь представників сторін у дорадчих та консультативно-дорадчих органах Нацкомфінпослуг та МТСБУ;
- організації спільних заходів для представників засобів масової інформації.

Цей договір діє безстроково і передбачає посилення інформаційної взаємодії з питань обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів між Нацкомфінпослуг та МТСБУ.

МТСБУ активно співпрацює з Національною поліцією України у сфері запобігання зловживанням на ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів та розширення інформаційної взаємодії. Факти викриття Одеським управлінням СБУ злочинного угруповання, що займалось виготовленням та розповсюдженням фальшивих полісів ОСЦПВ яскраво доводять необхідність вжиття додаткових заходів для припинення та попередження правопорушень на ринку ОСЦПВ. Високий рівень якості підробок значно ускладнює процес перевірки полісу ОСЦПВ працівниками Національної поліції.

У свою чергу МТСБУ надає інформаційну, консультаційну та експертну допомогу працівникам Національної поліції в розслідуванні кримінальних проваджень за фактами шахрайства та підроблення страхових документів. Правова основа цих суспільних відносин виходить зі змісту ст. 56 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» інформаційна взаємодія підрозділів державної влади, органів місцевого самоврядування, юридичних осіб та громадян полягає у зобов'язанні безоплатно надавати на запит страховиків та МТСБУ інформацію, якою вони володіють, у тому числі конфіденційну, з обмеженим доступом та таку, що містить персональні дані, що пов'язана з страховими випадками з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності або з подіями, що були підставою для подання потерпілими вимог про відшкодування шкоди МТСБУ. Територіальні органи Міністерства внутрішніх справ України також надають безоплатно страховикам та МТСБУ на їх запити відомості про реєстрацію транспортних засобів, з власниками яких ці страховики укладають

договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, а органи Національної поліції - відомості про дорожньо-транспортні пригоди, що мали місце. Страховики зобов'язані надавати органам відповідних підрозділів Національної поліції на їх запити відомості про укладені, недійсні та ті, що припинили свою дію, договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності. [114]

Форми взаємодії ґрунтуються: по-перше, проведенні виїзних семінарів за участю працівників МТСБУ в кожному з регіональних управлінь Національної поліції; по-друге, підготовки методичних та довідкових матеріалів з проблемних питань обігу полісів обов'язкового страхування; по-третє, проведення відповідних теоретичних та практичних занять та наданні консультативної допомоги, у питаннях обов'язкового страхування автотранспорту, при оформленні ДТП та складанні протоколів про адміністративне порушення.

Особливу увагу необхідно приділили питанням організації обміну інформацією між МТСБУ та МВС України, можливості використання даних Єдиної централізованої бази даних МТСБУ співробітниками Національної поліції України для здійснення контролю за наявністю у власників транспортних засобів договорів обов'язкового автомобільного страхування.

У відповідності до ст. 53 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» на органи Національної поліції України покладаються обов'язки щодо перевірки та контролю обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності. Посадові особи відповідних підрозділів Національної поліції, що мають право здійснювати контроль за дотриманням правил дорожнього руху, перевіряють документи водія транспортного засобу, які підтверджують наявність чинного договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності.

Також аналогічний обов'язок згідно з ст. 54 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» покладений на органи Державної прикордонної служби України щодо перевірки обов'язкового страхування цивільно-правової

відповідальності при перетинанні транспортним засобом державного кордону України. Посадові особи відповідних органів Державної прикордонної служби України здійснюють перевірку наявності чинного на території України договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, які перетинають державний кордон України, незалежно від належності та місця реєстрації транспортного засобу. Якщо водій транспортного засобу при в'їзді на територію України не може пред'явити документ, який підтверджує наявність чинного на території України договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, подальший рух транспортного засобу допускається лише після укладення відповідного договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності. [114]

Ще одним кроком у вдосконаленні здійснення зовнішнього контролю страховиків з боку МТСБУ є створення нової Централізованої бази даних Моторного (транспортного) страхового бюро України (ЦБД МТСБУ). На сьогоднішній день є вкрай важливим реалізація заходів, спрямованих на інтеграцію ЦБД МТСБУ та інформаційних баз даних Національної поліції МВС України.

Відповідно до ст. 55 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» єдина централізована база даних діє з метою організації обміну інформацією про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності та контролю за його здійсненням створюється єдина централізована база даних, яка містить відомості про чинні та припинені договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, страхові випадки, що мали місце, транспортні засоби та їх власників. Оператором єдиної централізованої бази даних є МТСБУ. Користування інформаційними ресурсами єдиної централізованої бази даних є вільним і загальнодоступним, за винятком інформації, яка відповідно до законодавства є інформацією обмеженого доступу.

Призначення ЦБД МТСБУ полягає у здійсненні обліку інформації договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ), інформації про справи з врегулювання

страхових випадків за цими договорами, інформації про бланки договорів, а також для централізованого ведення нормативно-довідкової інформації з цього виду страхування. Нова програма дозволяє організувати облік як за внутрішніми, так і за міжнародними договорами страхуванням («Зелена картка»). Дана система забезпечує щоденний збір повного спектра інформації щодо договорів та справ з врегулювання страхових випадків від страхових компаній до МТСБУ. Спеціалісти МТСБУ та страхових компаній мають можливість складати звіти та здійснювати різноманітний аналіз інформації з використанням потужних інструментальних засобів. Система містить зручний інтерфейс конструювання нових форм звітності. Для спрощеного доступу користувачів до централізованого ресурсу Системи впроваджено веб-портал. Доступ до інформації ЦБД мають також пересічні громадяни. Система МТСБУ забезпечує моніторинг завантажень, аналіз дій користувачів, розподіл прав доступу до даних, ведення нормативно-довідкової інформації, автоматичне оновлення версій програмного забезпечення.

Механізм взаємодії страхових компаній і ЦБД МТСБУ дозволяє оптимізувати трудовитрати компанії при роботі з даними по ОСЦПВВНТЗ. Інтеграція за допомогою веб-сервісів ЦБД МТСБУ та інформаційних систем страховиків дає змогу оптимізувати роботу співробітників компаній: істотно підвищити оперативність обміну даними з ЦБД; скоротити трудовитрати в результаті ліквідації ручного процесу щомісячного доправлення даних в ЦБД МТСБУ з подальшим ручним звірянням показників у МТСБУ і Нацкомфінпослуг. Інтеграція знизилася інформаційне навантаження завдяки використанню звичного інтерфейсу і механізмів власної системи. Все це значно спростило процеси підготовки звітності СК перед МТСБУ. В процесі розроблення модуля інтеграції з веб-сервісами ЦБД МТСБУ були виявлені і успішно вирішені питання, пов'язані з оптимізацією оброблення та синхронізації великих масивів даних. Використання веб-технології підвищує не тільки швидкість взаємодії з базою даних МТСБУ, а і якість даних, що вводяться. Так, уже на первинному етапі обробки страхового поліса, оператор отримує звіт про результати перевірки введених даних і, в разі наявності помилок, має можливість максимально оперативно внести необхідні уточнення і зміни.

Ефективність роботи МТСБУ у здійсненні контролю за страховиками - членами МТСБУ за останні роки досягла значного прогресу, але поряд із тим має ще значні недоліки і великі можливості для подальшого вдосконалення, що стосується використання сучасних інформаційних технологій, міжнародного досвіду та оптимізації діяльності МТСБУ із органами Національної поліції України.

Впровадження системи оперативної перевірки інформації про наявність страхового покриття у автовласника з боку Національної поліції України є особливо актуальним, в тому числі і в рамках розробки та впровадження електронного полісу. Тому ми пропонуємо активізувати налагодження процесу обміну інформацією, щоб з одного боку автовласник був впевнений в якості страхового захисту, а поліція мала можливість оперативно здійснювати перевірку наявності страхового покриття без додаткових запитів до ЦБД МТСБУ.

Застосування певних форм взаємодії між Моторно (транспортним) страховим бюро України та іншими державними органами визначається: по-перше, завданнями, які повинні бути вирішені внаслідок здійснення діяльності щодо дотримання законодавства про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів; по-друге, повноваженнями, які покладаються чинним законодавством на конкретний державний орган або його підрозділ.

МТСБУ взаємодіє з багатьма органами і основними формами такої взаємодії є розробка спільних планів, програм стосовно вжиття заходів контролю за дотриманням законодавства, підготовка спільних нормативних документів, обмін інформацією, взаємні консультації.

Доцільно зазначити, що при здійсненні своїх повноважень МТСБУ та його регіональні відділення зацікавлені в тісній взаємодії із центральними і місцевими органами державної виконавчої влади та органами місцевого самоврядування.

Рівень демократичного розвитку суспільства й розбудови правової держави прямо пов'язані з ефективністю функціонування фахових саморегулювальних і самоврядних об'єднань, що сприяють формуванню конкурентних ринкових відносин, гармонізації відносин між суб'єктами підприємництва і владою. При цьому слід

враховувати двоїстий характер впливу саморегулювання на страховий ринок. З одного боку саморегулювання здатне забезпечити максимальну гнучкість щодо учасників ринку та їх інтересів і мінімізувати державні витрати на регулювання. З іншого боку, саморегулюючі організації мінімально враховують інтереси аутсайдерів ринку та створюють певні додаткові обмеження для входу на ринок.

Тому для ефективного функціонування страхового ринку та його розвитку, важливим є наявність розвиненої системи взаємодії інститутів саморегулювання й державного регулювання в цілому.

Висновки до розділу 2.

Проведений аналіз структури адміністративно-правового статусу Моторно (транспортного) страхового бюро України дав можливість зробити наступні висновки.

1. Діяльність Моторно (транспортного) страхового бюро в усіх країнах має спільну мету – захист потерпілих власників транспортних засобів. Однак їх завдання, функції та відповідна компетенція різняться між собою. Наявність відмінностей ґрунтується на декількох умовах: ступінь економічного розвитку певної держави, державна політика у сфері підприємництва, правова система та суспільна мораль. Оскільки у країнах із розвиненим страховим ринком конкурентне середовище, економічна ситуація, страхове законодавство хоча і не є сталими, але принципових змін не зазнають, то й діяльність таких об'єднань спрямована, в основному, на підтримання балансу у страховому середовищі, захисті прав потерпілих. Страхове законодавство постсоціалістичних країн зазнає постійних змін відповідно до суспільних та економічних змін, що характерно для країн із демократією, що перебуває на стадії становлення. Тому страхове законодавство спрямоване на розвиток інституту страхування, відповідно, таке саме спрямування має діяльність суб'єктів страхового ринку.

2. Функції Моторно (транспортного) страхового бюро України класифіковано за ознакою напрямку впливу: внутрішні і зовнішні. До внутрішніх (внутрішньоорганізаційних) віднесені: планування, організація, координація, функція забезпечення, облік та контроль. Внутрішні функції за складом

притаманні будь-якому органу виконавчої влади. Різниця у предметі управлінської діяльності конкретного органу виконавчої влади. Зовнішні функції: нормотворча, організаційна (управлінська), регулятивна, контрольна, превентивна, інформаційна.

3. Компетенцією Моторно (транспортного) страхового бюро України є сукупність юридично встановлених повноважень (прав і обов'язків), які визначають його місце в системі органів, та коло суспільних відносин, у яких Моторно (транспортне) страхове бюро України юридично компетентне. Встановлюючи компетенцію Моторно (транспортного) страхового бюро України, законодавець шляхом використання правових норм регулює відносини трьох видів: між Моторно (транспортним) страховим бюро України та страховиками-членами; між державою та Моторно (транспортним) страховим бюро України; між Моторно (транспортним) страховим бюро України та іншими органами виконавчої влади. Суб'єктивні права Моторно (транспортного) страхового бюро поділяються на три групи: право вимагати, право на позитивні дії, право домагання. Обов'язки також поділені на три групи: обов'язок активної поведінки, обов'язок пасивної поведінки, обов'язок зазнавати заходів примусового впливу.

4. Предмет адміністративно-правового регулювання відносин щодо формування та реалізації політики обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів України складають зовнішні суспільні відносини, пов'язані із застосуванням заходів по відшкодуванню збитків з метою захисту потерпілих. Ці відносини поділяються на позитивні (регулятивні) та юрисдикційні (охоронні).

5. Повноваження Моторно (транспортного) страхового бюро України залежно від мети та функцій діяльності поділяються на: організаційно-регулятивні; контрольні; превентивні. У свою чергу, превентивні повноваження поділено на: попереджувальні; виявлення та припинення порушень законодавства про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів; повноваження щодо розслідування порушень законодавства про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

6. Впровадження системи оперативної перевірки інформації про наявність страхового покриття у автовласника з боку Національної поліції України є особливо актуальним, в тому числі і в рамках розробки та впровадження електронного полісу. Тому ми пропонуємо активізувати налагодження процесу обміну інформацією, щоб з одного боку автовласник був впевнений в якості страхового захисту, а поліція мала можливість оперативно здійснювати перевірку наявності страхового покриття без додаткових запитів до ЦБД МТСБУ.

7. Взаємодія між Моторно (транспортним) страховим бюро України і іншими державними органами ґрунтується: по-перше, проведенні виїзних семінарів за участю працівників МТСБУ; по-друге, підготовки методичних та довідкових матеріалів з проблемних питань обігу полісів обов'язкового страхування; по-третє, проведення відповідних теоретичних та практичних занять та наданні консультативної допомоги, у питаннях обов'язкового страхування автотранспорту, при оформленні ДТП та складанні протоколів про адміністративне порушення.

РОЗДІЛ III

ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО
РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-
ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ АВТОМОБІЛЬНИХ
ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

3.1. Адміністративно-правове регулювання у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів у зарубіжних країнах

В Україні обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів було законодавчо закріплено лише в 2004 р, в той час в ряді інших країн цей вид страхування діє з 1913 року. Вперше обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів з'явилося 1913 року в Норвегії, потім його ввели ряд країн Західної Європи і США. Зокрема, Данія - в 1919, м, Массачусетс - в 1927 році, Швеція - в 1929 р, Великобританія - в 1930 р, Швейцарія - в 1933 р. [43, С. 3] У другій половині XX століття обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів було введено вже у всіх розвинених і багатьох країнах, що розвиваються.

Сучасна світова правова система представлена такими основними складовими, як то: англосаксонська та романо-германська, хоча залишати поза увагою релігійно-традиційні типи правових систем буде не справедливим. Однак в силу географічного, історичного та ментального принципів регулювання суспільних відносин в Україні, вважаємо за необхідне акцентувати увагу саме на позитивному досвіді регулювання страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в країнах Європи та США.

Перш за все, варто наголосити, що зміст кожної із правових систем визначає ряд її особливостей, зокрема: відносно чітка межа між правовими та іншими інституціями; роль джерельної бази у регулюванні суспільних відносин; роль державних інституцій у регулюванні відносин. Відтак можна стверджувати,

що роль держави у регулюванні страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів безперечно викликає необхідність детального вивчення, перш за все, з позиції вивчення позитивного досвіду.

Як зазначає М.С. Жилкіна, світова практика передбачає використання двох основних підходів до державного регулювання страхового ринку, кожен з яких реалізовується в рамках однієї із систем права – «континентальної» та «англо-американської». Так зокрема, система «континентального» права («романо-германська» або «кодіфікована»), яка існує в Німеччині, Франції, Італії, Іспанії, Японії та інших державах полягає у жорсткій законодавчій регламентації діяльності суб'єктів страхового ринку та систематичному контролі за дотриманням законодавства при проведенні страхових операцій [40].

Слід додати, що рівень втручання у функціонування страхових відносин в європейських країнах мав не завжди сталий характер, особливо це проявлялося в період становлення страхового ринку, коли державні органи імперативно встановлювали розміри страхових полісів, затверджували форму типових страхових договорів, запроваджували особливі умови оподаткування суб'єктів страхового ринку, а також вели тотальний контроль фінансово-господарської діяльності страховиків. До певної міри аналогічний підхід до регулювання страхового ринку мав місце і в Україні, однак стверджувати про його ефективність наразі не приходитьсь.

Що стосується англо-саксонського підходу у регулюванні страхової діяльності, то від активно використовується в США, Великобританії та їх колишніх колоніях. На відміну від країн континентальної Європи англійськими юристами було сформовано оригінальну правову систему, у чому також важливу роль відігравала королівська влада та діяльність англійських суддів. Тобто, закон у цих країнах, до яких можна віднести й Канаду та Австралію, не є найвищим джерелом права, оскільки така роль належить судовому прецеденту.

Більше того, адміністративне право як головний інструмент у регулюванні суспільних відносин публічного характеру теж суттєво відрізняється від адміністративного права в країнах романо-германської правової сім'ї.

Особливість адміністративного права англо-саксонської правової системи полягає у зосередженні на процесуальних гарантіях дотримання прав приватних осіб органами державного апарату. Тобто адміністративне право не регламентує організацію і структуру державного апарату, а детально регулює практично всі аспекти відносин приватних осіб і адміністративних органів. З точки зору американських юристів, адміністративне право є правом, яке контролює діяльність адміністрації, а не правом, що створюється самою адміністрацією.

Таким чином, є всі підстави стверджувати, що така система державного управління та участі державних органів у регулюванні суспільних відносин носить ліберальний характер, що передбачає мінімальну присутність держави у вирішенні питань економічного характеру, у тому числі й страхових, зосередивши головним чином увагу на фінансово-господарському стані страховиків, а також виконанні ними перед бюджетами фінансових зобов'язань, перш за все, податкового характеру.

Доречно зауважити, що розглядувана нами ліберальна модель державного управління не має сталості та єдності методів, що використовуються державними органами у регулюванні економічного блоку суспільних відносин. Усе це залежить від багатьох чинників, перш за все, від правового забезпечення регуляторного механізму, форми державного устрою, форми правління тощо. А тому якщо розглядати модель державного управління, що практикується в США, то беручи до уваги федеративний устрій країни, бачимо, що система регулювання носить децентралізований характер. Це можна пояснити федералізацією країни, наявністю у кожному штаті країни свого законодавчого забезпечення, своєї системи виконавчих органів наділених владними повноваженнями, які і визначають регуляторний механізм щодо страхової діяльності. Як результат, суб'єкти страхового ринку США працюють, з одного боку, в рамках єдиного національного законодавства, і в той же час виконують вимоги органів влади окремого штату, зміст та форми яких часто різняться, зокрема що стосується нормативів страхової діяльності, оподаткування, звітності страховиків тощо.

У США обов'язкове страхування автоцивільної відповідальності здійснюється в 45 штатах з 50. Умови обов'язкового страхування можуть або встановлюватися на федеральному рівні, єдині для всієї території, або відрізнятися в різних штатах [Жилкина М. Обязательное страхование: зарубежная практика. *Страховое ревю*. 2000. № 3. С. 35-36]. Мінімальний пакет коштує від \$ 500 в рік, але умови страхування, наприклад мінімальна сума страхового покриття і величина внеску, в кожному штаті свої. В одному власник авто навіть не зможе зареєструвати його без поліса, в іншому ніхто не зажадає у водія страхового поліса до першої аварії або порушення.

Тарифи на автострахування в США непідконтрольні державі і встановлюються страховими компаніями [Алиев Р. Страховое регулирование в США: обзор. *Страховое дело*. 2000. № 5. С. 18-35]. Сума річного внеску обчислюється за складною формулою, яка враховує вартість автомобіля і страхову історію за минулий рік. Розмір страхового покриття характеризується трьома цифрами: по перше, величиною максимального відшкодування фізичного і морального шкоди на кожного потерпілого (інакше кажучи, покриття витрат на лікування); по-друге, сумою виплат всім постраждалим в результаті аварії, по-третє, розміром відшкодування матеріального збитку [Базанов А. Н., Дэвидсон И. В. Страхование личного автотранспорта в США и России. Краткий сравнительный анализ. *Страховое дело*. 2005. № 7. С.55-58].

В Україні тарифи встановлюються державою і діють на всій території. Залежно від регіону лише коригується коефіцієнт регіону власника транспортного засобу або регіон реєстрації юридичної особи.

Страхування відповідальності в Канаді є обов'язковим. Правове регулювання обов'язкового страхування здійснюється відповідно до закону Motor Vehicle Act / Regulation щодо зазначеного в законі (постанові) моторного транспорту.

Регулювання страхової діяльності в Канаді здійснюється як на федеральному (за діяльністю федеральних страховиків) рівні, так і на регіональному (за страховиками, які здійснюють страхову діяльність виключно в провінції). Тут частково діє тарифний нагляд за певними видами страхування. Поліцейський, який

зупинив машину з будь-якого приводу, обов'язково попросить водія пред'явити страховий поліс. Штраф за відсутність поліса становить 5 000 канадських доларів. Страхова премія залежить від страхової суми, віку і статі водія (жінки вважаються більш акуратними у водінні і платять менше), стажу водіння і від кількості штрафних балів за порушення правил дорожнього руху, а також аварій з вини власника, зареєстрованих поліцією протягом року.

Страхова сума залежить як від вартості застрахованого автомобіля, так і від величини збитку, який може нанести цей автомобіль. У зв'язку з цим володіння автомобілем вартістю в 300 канадських доларів не означає, що страхова сума буде невисокою. Такий автомобіль може завдати шкоди дуже дорогому автомобілю і зажадати великої витрати на лікування потрапили через неї в аварію людей. Страхова сума зменшується, але ненабагато, якщо власник машини робить односторонню страховку. Це означає, що в разі аварії з вини власника машини оплачуються витрати тільки постраждалій особі, а витрати на відновлення своєї машини він буде нести сам. Як правило, економічно одностороння страховка себе виправдовує рідко і тільки в випадку дуже низьку ціну застрахованої машини. У всіх випадках величина страхової суми рідко буває нижче 500 000 доларів.

Страхова премія дуже залежить від віку водія. Якщо людина є молодим водієм у віці від 16 до 18 років, то його страхова премія буде максимальною і може досягати до 3 600 канадських доларів на рік. За статистикою, в цьому віці водії, особливо чоловіки, здійснюють максимальну кількість аварій. Зі збільшенням віку водія страхова премія зменшується, навіть якщо це водій низьким водійським стажем.

Страхова премія також залежить від стажу і умов водіння, підтверджених страховою компанією. Для зменшення страхової премії водій повинен документально підтвердити, що він керував автомобілем раніше, і у попередньої страхової компанії не було до нього будь-яких претензій. Страхова премія суттєво збільшується в разі, якщо водій отримує штрафні бали за порушення правил дорожнього руху, і особливо в разі аварій з його вини. система штрафних балів в Канаді заснована на тому, що за кожен зареєстрований поліцією порушення правил

дорожнього руху, в залежності від їх тяжкості, водій отримує і грошовий штраф (йому вручається квитанція, по якій він повинен заплатити штраф у банку протягом тижня), і штрафні бали, що вносяться до поліцейський комп'ютер. Щороку при продовженні автомобільної страховки страховий агент водія бере дані з поліцейського комп'ютера про вчинені водієм порушення правил дорожнього руху і аваріях. Залежно від тяжкості цих порушень і аварій водієві в тій чи іншій мірі, але завжди підвищують страхову премію. Навіть в разі порушень або аварій водії по можливості повинні намагатися зменшити свої штрафні бали. При цьому марно і небезпечно намагатися «домовлятися» з поліцейським, пропонуючи йому хабар.

Поліція в Канаді високооплачувана, і співробітники виховані в твердому повазі до закону. Водій при цьому ризикує серйозною відповідальністю за дачу хабара посадовій особі. Але водій може звернутися до суду з приводу скасування штрафу і зробити це або самостійно, або найнявши адвоката по автомобільних справах. У більшості випадків або поліцейський не з'являється на суд, і тоді справа автоматично буде вирішено в користь водія, або водій або його адвокат зможе переконати суддю про випадковість порушення, а на водія накладуть штраф.

В Україні немає поділу за статевою ознакою: тарифи для чоловіків і жінок однакові. На відміну від Канади, в Україні «одностороння страховка», тобто при ДТП відшкодовуються витрати тільки потерпілій стороні, а витрати по ремонту власного автомобіля винуватець сплачує самостійно.

Не меншу зацікавленість у змісті регулюючого впливу на страхові відносини викликає централізована модель управління, що притаманна для Великобританії. Для цієї країни історично склалася централізована система управління, чим власне пояснюються її колонізаторські інтереси.

Необхідність страхування для водія автомобіля і зобов'язання страховиків викладені в ч. VI Закону про дорожній рух від 1988 р. з додатковими нормативними актами. Сама ліберальна система коефіцієнта «бонус-малус» в Європі діє в Великобританії: страховим організаціям завжди дозволялося використання вільних тарифних факторів, і застосування системи «Бонус-малус».

Тарифоутворення в обов'язковому страхуванні автоцивільної відповідальності здійснюється «з прив'язкою» до автомобілю, і багато страхових компаній при розрахунку вартості поліса страхування враховують тип транспортного засобу, модель, рік випуску, потужність двигуна тощо.

Ряд страхових компаній не штрафують страхувальника за аварійну їзду. Вони тільки надають знижки за безбитковість. Якщо під час дії поліса страхування відбувається страховий випадок, водій переходить в той клас, в якому страховка обходиться в 100% базової ціни. Але деякі страхові компанії в якості маркетингового ходу пропонує своїм клієнтам «захищену знижку»: якщо протягом п'яти років у водія не було страхових випадків, то за першу або навіть другу аварію компанія не карає, і страхувальник отримує свій бонус, як ніби ДТП з його участю і не було.

Неабияка роль у регулюючому процесі страхування належить органам саморегулювання. Як наголошує А.І. Берлач, цей напрям використовується всіма економічно розвинутими країнами. Наприклад, у США поза державним регулюванням залишаються такі питання, як: принципи організації ринкових інститутів; їх організаційна структура, органи управління; права засновників і керівних органів. Ці питання знаходять також відображення у правилах торгівлі, статутах, положеннях, які розробляються кожною конкретною інституцією самостійно [23, с. 36].

Як бачимо, загальний аналіз систем регулювання страхової діяльності, як до речі і розвиток суспільства свідчить, що як і модель вільного ринку, так і економічна модель директивної економіки себе не виправдали: з одного боку, класичний капіталізм, коли держава зовсім не втручається в економічне життя, а з іншого – державний соціалізм, коли вона повністю регулює економічну діяльність.

Що стосується країн, котрі знаходяться на етапі становлення ринкової економіки, до яких, певною мірою, належить і Україна, то на думку А.І. Берлача, практика їх господарювання переконливо свідчить про необхідність формування обґрунтованої системи раціонального поєднання державних і ринкових методів

регулювання. Адже саморегулювання ринку як спосіб управління економікою було властиве для епохи вільної конкуренції [22, с. 247].

Показовим є те, що саме британська модель регулювання страхового ринку як найбільш вдала для адаптації в українські реалії була прийнята за основу вітчизняними парламентарями та урядовцями. Принагідно зазначити, що ліберальний підхід щодо регулювання страхового ринку знайшов своє закріплення і правовому просторі країн Європейського Союзу.

Як наслідок, сучасний європейський страховий ринок характеризується дуже високим рівнем розвитку страхування і являє собою унікальний приклад інтегрованого страхового простору, в якому страхові компанії можуть реалізовувати свої страхові продукти у всіх європейських державах за принципом єдиної ліцензії, а споживачі можуть вибирати ті страхові продукти, які найбільшою мірою відповідають їх потребам. Інтернаціоналізація страхового бізнесу, в свою чергу, вимагала уніфікації його регулювання. Саме держави Європейського Союзу, першими ввійшовши в глобальний страховий ринок, випередили всіх інших на шляху інтернаціоналізації його регулювання [78, с. 10].

Не дивлячись на уніфікацію законодавства європейських країн, кожна з них вибудовує власну модель регулюючого впливу на страхові правовідносини, що засвідчує бажання влади ефективніше впливати на їх суб'єктів задля гармонізації суспільства. З огляду на це, зупинимось на особливостях регулювання страхової діяльності в зарубіжних країнах.

Як зазначає вітчизняний дослідник страхової справи О. Кулик, як і в інших країнах Центральної та Східної Європи, в Болгарії перші страхові компанії з'явилися ще в кінці XIX століття. Але і тут після Другої Світової війни розпочався процес націоналізації, в результаті чого у 1946 р. у Болгарії страхування стає державною монополією і створюється Державний страховий інститут (ДЗІ – Державен застрахователен інститут), який був самостійною юридичною особою, мав монополічне право здійснювати на території Болгарії страхові операції. Колективним органом ДЗІ було Правління, до якого належали голова, заступники голови і члени, чисельність яких визначалась Радою Міністрів.

Іноземне страхування в Болгарії проводилось страховим і перестраховальним товариством Булстрад - юридичною особою акціонерної форми організації. Акціонерами були Міністерство фінансів, Держбанк, Зовнішньоторговий банк, імпортно-експортні установи тощо.

Варто наголосити, що до 1970 р. страхування майна підприємства здійснювалося на добровільній основі, а через деякий час – в обов'язковій формі. Суб'єктами цього страхування були державні підприємства та організації. Залежно від виду майна встановлювалась відповідальність зі страхування державного підприємства, розмір відшкодування залежав від виду застрахованого майна і розміру збитку. Державні підприємства були згруповані в шість класів ризику, для кожного класу був розроблений страховий тариф.

Що стосується страхування майна населення, то воно здійснювалось як в обов'язковому, так і добровільному порядку. В обов'язковому здійснювалось страхування будівель, великої рогатої худоби, коней, вуликів, бджіл, засобів автотранспорту та цивільної відповідальності їх власників. Щодо іншого майна, діяло право на добровільне страхування і воно розвивалось досить високими темпами: в період з 1965 по 1979 рр. страхові платежі зросли в 3,9 рази.

Не менш цікавим є розвиток страхового ринку та його регулювання в Польщі, де історія страхового ринку розпочинається ще у XIX столітті. До 1938 року у Польщі було 38 товариств взаємного страхування, 72 приватні страхові компанії і 16 страхових інституцій. Лише дві з них продовжили існувати після Другої Світової війни і змін у політичній та економічній системах у середині 40-х. Загальна взаємна страхова компанія, яка змінила свій статус на Державну страхову компанію (PZU), стала монополістом на внутрішньому ринку страхування життя і загального страхування. Страхова компанія WARTA, друга компанія на ринку, яка спромоглась пристосуватись до нової системи, набути винятковості у веденні справ в галузі страхування майна та індивідуального страхування в іноземній валюті та в перестрахованні. Зважаючи на вказаний спектр діяльності кожної з компаній на страховому ринку все ж таки домінувала PZU.

Як наголошує О. Кулик, перший прорив на монополізованому страховому ринку стався разом із прийняттям Закону Польщі «Про страхування майна та індивідуального страхування» від 20 вересня 1984 року, згідно якого дозволялось створювати нові страхові компанії, причому у формі державних компаній, кооперативів чи акціонерних компаній. Цей законодавчий акт показав, наскільки обмеженим був ринок, незважаючи на всі зміни, що мали місце в економіці країни, адже на ринок не допускались іноземні компанії, не було належного державного регулювання.

Саме тому, 28 липня 1990 року приймається новий законодавчий акт – Закон Польщі «Про страхову діяльність», відповідно до якого відбувались суттєві позитивні зміни: демонополізація польського страхового ринку, деталізоване визначення загальних принципів заснування і ведення страхової діяльності в індивідуальному страхуванні і страхуванні майна, поділ галузі на страхування життя та загальне страхування, що мало дуже великий вплив на відповідну діяльність страхових компаній і їхню фінансову політику.

Заслуговує на увагу досвід регулювання страхового ринку Румунії, історія якого розпочинається через різноманітні прояви захисту на взаємній основі, які виникали у Трансільванії ще у XIV столітті.

У 1848 році було засновано Загальний інститут пенсій. Ця організація з'явилась у Брасові і була товариством взаємного страхування, що страхувала своїх членів на щорічну пенсію. В 1829 році виникають організації, що займаються транспортним страхуванням, страхуванням від вогню і страхуванням життя.

Доречно зазначити, що 1871 рік був важливим роком для страхової галузі, оскільки в березні королівським законом було засновано першу румунську страхову компанію – Dacia. Друга румунська страхова компанія – Romania була створена у 1873 році. До правління цих компаній входили відомі політики, економісти та видатні громадські діячі того періоду.

За твердженням, О. Кулик, у 1897 році за співробітництва Marmorosch банку було засновано нову страхову компанію – Generala, яка вже у 1935 році за обсягом

отриманих страхових платежів була безсумнівним лідером страхового ринку Румунії. До початку 1930-х було створено ще близько 10 страхових компаній.

У період до початку Першої Світової війни надавались такі види страхових послуг: страхування від вогню, страхування життя, з транспортного страхування – лише річкове. Проводилось також страхування від граду, але не досить довго, і не у великих обсягах.

Після Другої Світової війни в Румунії крім 13 страхових компаній і 5 філій іноземних страховиків, з'явилося ще 22 нових страхових компаній, причому деякі з них співпрацювали з іноземними компаніями, філіями, представництвами з Італії, Великобританії, Німеччини.

З 1948 року розпочалась націоналізація усіх підприємств, у тому числі страхових компаній. У 1952 було створено Адміністрацію державного страхування (ADAS), де всі 100% капіталу були румунськими. Ця інституція спеціалізувалась на страхуванні, перестрахуванні і діяльності із врегулювання збитків. З появою ADAS страхова діяльність стала державною монополією, оскільки залишилась лише одна Румунська страхова компанія, яка проводила страхування і перестрахування, як обов'язкові, так і добровільні види страхування.

Після 1990 року зміни в законодавстві спричинили усунення державної монополії, створення багатьох страхових компаній і встановлення конкурентного середовища на страховому ринку Румунії (було затверджено 3 Накази Уряду і 2 Закони, якими регулювались відносини в галузі страхування).

З 1992 по 1999 було засновано більше 20 страхових компаній. У 1994 році за ініціативою 13 страхових компаній було засновано Асоціацію страхових і перестрахових компаній Румунії (UNSAR), на сьогодні її членами є 21 страхова і перестрахова компанія.

Не меншу зацікавленість викликає історія страхування в Туреччині, яка сягає 1870-х років. Саме тоді страхові послуги надавались, в основному, іноземними компаніями. У 1900 році страхові компанії, що працювали на той час, вирішили об'єднатись у професійну організацію і заснували "Синдикат страховиків Туреччини", в який увійшла 81 компанія (всі іноземні).

Після проголошення Туреччини республікою у 1923 році, ця організація була ліквідована, а в 1924 році було засновано іншу – «Клуб страховиків», яку пізніше перейменували на «Центральний Офіс страховиків». У 1952 декілька членів Офісу заснували «Асоціацію страхових компаній Туреччини». В цей же час Центральний Офіс страховиків перейменовано на «Союз страховиків Туреччини». В 1954 обидві організації об'єднались під назвою «Асоціація страхових і перестрахових компаній Туреччини». У 1975 році Асоціація прийняла назву, яка використовується і на сьогодні: «Асоціація страхових і перестрахових компаній Туреччини».

Регулювання сучасних страхових відносин в Туреччині здійснюється правовими нормами галузевого Закону «Про нагляд у страховій діяльності», прийнятого парламентом у 1959 р.

Головними суб'єктами страхового ринку Туреччини виступають вітчизняні страхові компанії, яких на початок 2008 р. було зареєстровано 63, з них 7 - засновані на приватній основі, тоді як державних – 2. Серед страховиків Туреччини є значна частина компаній з участю іноземного капіталі, переважно європейського.

Близьким за формою та змістом, в силу єдності історичних традицій, території, як власне й державності є регулювання страхової діяльності в сучасній Чехії та Словаччині.

Як зазначає О. Кулик, до 1918 року, виникнення першої Чехословацької республіки, на території сьогоденішньої Словаччини у сфері страхування майна, страхування на випадок каліцтва і відповідальності за збитки працювало 25 страхових товариств, причому жодне з них не мало свого центрального офісу в Словаччині. Це пояснюється тим, що головний управлінський центр держави знаходився в Празі.

Зважаючи на це, перше словацьке товариство виникло в Братиславі в квітні 1919р. Пізніше воно отримало назву «Словацьке акціонерне страхове товариство». З самого початку, поєднавши більшість словацьких часток колишніх угорських страхових товариств, воно стало одним з найбільших у Словаччині, і зберігало провідну роль аж до націоналізації страхової справи у жовтні 1945 р.

Подальша соціалізація економіки як Чехії, так і Словаччини унеможливила ринковий розвиток страхової справи, а тому після лютого 1948 р. в Чехословаччині сталося злиття всіх страхових товариств і на цій основі виникло державне монопольне Чехословацьке страхове товариство. В рамках федеральної організації держави з січня 1969 р. Державне страхове товариство було розділено на дві частини: Чеське державне страхове товариство у Празі і Словацьке державне страхове товариство у Братиславі, які діяли на території відповідних республік.

З 1948 р. по 1990 р. страхова справа регулювалась централізованим державним плануванням і управлінням. Принципові зміни почались у 1991 р. з прийняттям Кодексу законів, згідно з яким на словацькому страховому ринку могли працювати інші словацькі та іноземні страхові компанії. У такий спосіб, страхові відносини набули певних змін, викликаних розширенням кола їх суб'єктів, як за рахунок вітчизняних, так й іноземних страхових компаній, які почали надавати широкого кола страхові послуги.

Досліджуючи історичний аспект регулюючого впливу на страхові відносини в Угорщині, О. Кулик зазначає, що перші страхові компанії в країні були засновані ще на початку XIX століття іноземними страховиками. Зокрема, легендарна Перша Угорська загальна страхова компанія була створена в 1857 р., яка впродовж тривалого часу була лідером страхового ринку, стимулюючи до конкурентного середовища інших учасників, як вітчизняних, так й іноземних. Сталий розвиток страхової справи спостерігався впродовж багатьох десятиріч. Так зокрема, статистика страховиків в середині XX ст. складала близько 45 компаній як з вітчизняним, так й з іноземним капіталом.

Різких змін у своєму розвитку страховий ринок зазнав з періодом соціалізації економіки Угорщини, що розпочався після другої світової війни.

Саме тоді, як зазначає О.Кулик, виникла Угорська соціалістична страхова установа (Алламі Бізтошіто – Allami Biztosito) – державний страховик, який був створений на основі страхових товариств, що знаходились у власності банків. У 1951-1952рр. ця установа викупила страхові активи інших товариств, які підлягали ліквідації. Як результат, виникла державна страхова монополія, однак

при цьому були збережені і 11 невеликих страхових спілок (спілки ритуальної і взаємної допомоги). Контроль за страховою діяльністю було покладено на міністра фінансів.

У 1975р. була створена Рада зі страхування, яка здійснювала загальний контроль за страховою діяльністю. У ній створювалися спеціальні комітети зі страхування промисловості, торгових підприємств, сільського господарства і населення. Державне страхування поділялось, як і в СРСР, на дві галузі – майнове та особисте страхування.

Для страхування майна населення з 1958р. використовувалась комплексна страхова програма. Особливістю комплексного страхування будівель, квартир і домашнього майна було те, що не встановлювалося страхових сум, страхова премія сплачувалась залежно від кількості кімнат будинку чи квартири. Із настанням страхового випадку відшкодовувалась відповідна реальна вартість за мінусом зношення. Договір страхування укладалась на невизначений термін.

Принагідно зазначити, що такий вид страхування (без страхової суми) існував тільки в Угорщині.

У 1959 р. на основі страхування від виробничих нещасних випадків було запроваджено комплексне групове особисте страхування, яке називалось «групове страхування і взаємна допомога службовцям і членам сільськогосподарських виробничих кооперативів» [75, с. 31].

Середині 80-х років принесла в економіку Угорщини ринковий зміст, а з ним і нові принципи, форми та види страхування. Однак найголовнішим було скасування державної монополії, відтак ринок став конкурентним та більш наближеним до страхувальників.

Не меншої уваги щодо вивчення позитивного зарубіжного досвіду є сектор страхування Німеччини. Інститут страхування Німеччини, як країни Європейського Союзу – її страхові продукти часто виступають еталоном страхового захисту.

Правовою підставою страхування автоцивільної відповідальності в Німеччині є Закон про обов'язкове страхування, Законодавство про ОСЦВВТЗ і Закон про страховий договір. Відповідно до ст. 1 Закону про обов'язкове страхування, для всіх

автомобілів, що беруть участь у дорожньому русі, обов'язковим є укладення договору страхування автоцивільної відповідальності. У Німеччині суворо дотримується принцип недискримінації клієнта: страховик не має права відмовити в придбанні страховки або завищити ціну поліса людині з відмінним, наприклад, від більшості громадян країни кольором шкіри.

При розрахунку тарифних ставок у Німеччині найважливішу роль відіграє професійне об'єднання - Німецький страховий союз (НСС). Він збирає і обробляє статистику, на підставі якої дає своїм членам рекомендації по тарифам і застосування коефіцієнта «бонус-малус». У Німеччині для розрахунку страхової премії для автолюбителів використовуються: тип автомобіля, регіон реєстрації, пробіг, рід занять власника.

Система коефіцієнта «бонус-малус» в Німеччині налічує 29 класів. В максимальний клас, в якому поліс страхування обійдеться клієнту в 245% від базової вартості поліса, потрапляють ті страхувальники, які тільки отримали права і не мають досвіду. Якщо у страхувальника є права і стаж водіння, але він давно не практикувався в управлінні автомобілем, то страхова премія становитиме 140% її базової ціни. Безаварійні водії отримують знижку. Літній автовласникові з 30-річним стажем безаварійної їзди поліс обходиться всього в 17% повної вартості.

Коефіцієнт «бонус-малус» в Німеччині прив'язаний до конкретного клієнту і його страховому контракту. Страхова історія в Німеччині зберігається при зміні автомобіля.

Науковий інтерес викликає аналіз сфери страхування у Франції. Необхідно зазначити, що законодавець Франції передбачив єдиний порядок страхування, причому відсоток страхового покриття населення становить понад 80%. Обмеженням, з позиції страхового ринку України є коло страхових компаній, яких у Франції менше 100, контроль за діяльністю яких здійснює загальнодержавний страховий наглядовий орган.

Правове регулювання обов'язкового страхування у Франції здійснюється відповідно до положень Кодексу законів про страхування від 27 лютого 1958 р Кодексу законів про страхування від 1976 р (Code des Assurances).

Для розрахунку французької базової ставки закладені кілька обов'язкових факторів: тип автомобіля, регіон його використання і мета експлуатації. Інші фактори,

такі, як вік страхувальника, місце реєстрації та сімейний стан, використовуються страховими компаніями на їх власне розуміння.

Особливість французької системи «бонус-малус»: по-перше, у Франції не існує таблиці класів коефіцієнта «Бонус-малус». При беззбитковій їзді в період страхування водій отримує 5%-ву знижку, а при наявності аварій з вини водія - 25% -ву надбавку, і 12,5% -ву, якщо вина визнана обоюдною. При цьому поліс не може коштувати менше 50% і дорожче 350% після застосування коефіцієнта «Бонус-малус»; по-друге, у Франції діють спеціальні норми, створені для заохочення акуратних водіїв. При безаварійній їзді протягом двох років страхова премія не може перевищувати 100% від базової вартості поліса. Навіть якщо попередні п'ять років страхувальник щороку ставав винуватцем ДТП, то завдяки такій мірі вся аварійна історія страхувальника списується з нього.

У Франції також існує «захищена знижка»: якщо протягом трьох років поспіль водій їздив без аварій, то одна аварія не впливає на його знижку і він знову отримує 5% знижки. Другий випадок ДТП тут буде вважатися як перший, третій як другий і так далі. Коефіцієнт «бонус-малус» у Франції нерозривно пов'язаний зі страховою історією водія: при зміні автомобіля, а також при зміні страховика ця історія зберігається. Якщо у страхувальника у власності кілька автомобілів, купувати поліс страхування автоцивільної відповідальності необхідно на кожен з них, але тариф кожного автомобіля одного страхувальника збігається.

У Франції передбачений спеціальний штрафний коефіцієнт, який застосовується в разі грубого порушення правил дорожнього руху. Наприклад, якщо водій експлуатував автомобіль в нетверезому стані або серйозно перевищив швидкість, то при продовженні поліса страхування автоцивільної відповідальності доведеться заплатити більше.

На відміну від Франції, в Україні немає коефіцієнтів, які страхові компанії встановлювали б на свій розсуд. Усі коефіцієнти передбачені Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»: тип власника, тип транспортного засобу, потужність двигуна, регіон власника транспортного засобу (регіон реєстрації юридичної особи),

мінімальний вік і водійський стаж осіб, допущених до керування транспортним засобом, період використання транспортного засобу, бонусний / малусний клас. Також в Україні немає підвищувального коефіцієнта в разі порушення винуватцем Правил дорожнього руху. Дана міра була б корисною для України, це додатковий спосіб через реалізований механізм інституту ОСЦПВВНТЗ підвищити безпеку на дорогах. Введення такого коефіцієнта в діючий механізм ОСЦПВВНТЗ наблизило б Україну до більшої безпеки на дорогах.

Правовою підставою для регулювання обов'язкового страхування власників транспортних засобів Литви є Закон «Про обов'язкове страхування автоцивільної відповідальності власників автомобілів в Литовській Республіці» від 2000 року. Як власник, так і водій зареєстрованого автомобіля зобов'язані укласти договір страхування автоцивільної відповідальності. Потерпіла сторона має право подачі прямого позову проти страховика автоцивільної відповідальності винної сторони.

Обов'язкові тарифні фактори, що впливають на розрахунок вартості страховки: вік, стаж водія, територія використання автомобіля, об'єм двигуна. Тарифи диктуються у вільній формі ринком. Самі аварійні та збиткові машини в Литві - вантажівки, тому поліс страхування автоцивільної відповідальності обходиться власнику автомобіля досить дорого, адже страхові компанії пропонують їх власникам надзвичайно високі тарифні ставки. Кожна страхова компанія в Литві застосовує ставки на свій розсуд. На практиці страхові компанії надають клієнтам знижку в розмірі 5% за щороку продовження договору, а також бонус за безаварійну їзду в розмірі 5%.

У Литві, як і в Україні, в зв'язку з відсутністю єдиної бази даних страхових компаній майже ніхто не отримував надбавок за аварійну їзду, адже водій міг поміняти страхову компанію і заявити, що страхується вперше або довгий час не експлуатував автомобіль. Але на початку 2007 р заробила загальна база Моторного бюро Литви, яку почали впроваджувати ще в 2004 р Тепер страхові компанії можуть перевірити всю страхову історію водія, ввівши номер автомобіля.

Аналогічна база даних створена і в Україні. У 2011-2012 рр. проходило тестування програми і вже з 2013 року в повну міру працює база ЦБД МТСБУ –

центральна база даних МТСБУ, враховує всі дані всіх проданих в Україні полісів обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності.

Як бачимо, історія страхування, відтак і його адміністративно-правового регулювання носить тривалий характер. Для більшості європейських країн розвиток страхових відносин носить споріднений характер, однак дещо різниться у часі. Так зокрема для країн Західної Європи характерним є сталий розвиток страхування з XIX століття і дотепер. У цих країнах домінує ліберальна система адміністративно-правового регулювання страхової діяльності, що передбачає застосування до бізнесу стандартів мінімального втручання та захисту інтересів як страховиків, так і страхувальників. Значно ширшим у країнах Західної Європи є пакет страхових послуг, а також їх якість.

Дещо іншу історію розвитку та функціонування має страхування у країнах Центральної та Східної Європи, воно (страхування) пройшло шлях формування через націоналізацію та державну монополізацію, в рамках одержавленої економіки до розвитку на ринкових засадах, що передбачають створення конкурентного середовища, правовою основою якого є ринково-орієнтоване страхове законодавство.

Узагальнюючи наявний зарубіжний досвід, можна виділити наступні особливості правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів в іноземних державах, відсутні або застосовуються в недостатній мірі у чинному законодавстві України:

1. Використання підвищувальних коефіцієнтів страхових тарифів для власників транспортних засобів за порушення правил дорожнього руху. Так як страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є обов'язковим до виконання, а за невиконання обов'язку по обов'язковому страхуванню цивільної відповідальності передбачена адміністративна відповідальність, введення коефіцієнта за порушення правил дорожнього руху буде дієвим стимулом не порушувати їх, підвищувати культуру водіння і рівень правосвідомості водіїв.

2. Встановлення необмеженого ліміту виплат по відшкодуванню шкоди життю та здоров'ю потерпілих.

3. Досить високі розміри штрафів за відсутність поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, що перевищують розмір адміністративного штрафу за невиконання обов'язків по обов'язковому страхуванню цивільної відповідальності, встановлений КУАП України, в десятки і сотні разів.

4. Організація страховими компаніями за підтримки держави пропаганди безпеки дорожнього руху, метою якої є стимулювання водіїв, осіб, які навчаються водінню, пішоходів та інших учасників дорожнього руху до дотримання правил дорожнього руху. Зазначені особливості спрямовані на стимулювання сумлінних водіїв, підвищення мотивації водіїв до дотримання правил дорожнього руху, а отже, підвищення рівня безпеки в сфері дорожнього руху, і можуть бути враховані при визначенні основних напрямків вдосконалення чинного законодавства України про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів.

3.2. Напрями удосконалення адміністративно-правового регулювання у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні

Страховий ринок є складним економіко-правовим явищем, що передбачає необхідність адміністративно-правового регулювання сфери формування та функціонування страхових відносин, ефективність яких визначається не лише динамікою зростання кількості укладених страхових договорів чи відшкодованими сумами зазнаних страхувальниками втрат, а перш за все результативністю проведення економічної реформи, і структурної перебудови економіки держави, що обумовлює необхідність подальшого розвитку національного страхового ринку як складової частини фінансового ринку України, а це у свою чергу сприяє створенню підґрунтя для стійкого

економічного зростання, і забезпечує відшкодування збитків у разі стихійного лиха, аварій, катастроф та інших непередбачених подій, які негативно впливають на добробут населення, діяльність суб'єктів господарювання і держави.

Більше того, метою адміністративно-правового регулювання страхової діяльності є підвищення рівня страхового захисту майнових інтересів фізичних та юридичних осіб, формування ефективних ринкових механізмів залучення інвестиційних ресурсів у національну економіку за рахунок забезпечення ефективного функціонування ринку страхових послуг з урахуванням міжнародного досвіду, застосування сучасної ринкової інфраструктури та фінансових інструментів.

Виходячи з вищезазначеного та мети нашого дослідження, виникає об'єктивна потреба щодо визначення чинників, які визначають рівень ефективності адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів.

На перший погляд поняття ефективності адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів носить економічний зміст, однак із погляду управлінської діяльності можна констатувати, що будь-яка діяльність стає ефективною за умови, якщо органи управлінської діяльності, а в нашому випадку це органи адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів, будуть здатними вирішувати в межах своїх повноважень завдання, що визначені в рамках страхової політики держави.

Дослідженню проблем ефективності, зокрема у сфері державного управління присвятили свої праці багато вітчизняних та зарубіжних учених, серед яких найбільш науково значущими є праці В.В. Цветкова. На думку вченого, краще за все поняття ефективності розглядати у вузькому та широкому розумінні, зокрема, у вузькому розумінні ефективність є результатом, наслідком якихось причин, сил, діянь, тоді як у широкому – це відносини, що складаються в суспільстві з приводу економії часу в усіх формах їх прояву в процесі

функціонування робочої сили, економії, визначеною метою, основними економічними законами формації, а ефективність управління визначена ним як ефект (результат), що зіставлений з витратами на його досягнення [130, с. 78].

Акцентуючи увагу на удосконаленні адміністративно-правовому регулюванні обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів як форми управління, приходимо висновку про можливість зіставлення загальної моделі визначення ефективності управління регулюючого державного впливу на сферу страхування та сформулювати поняття його ефективності як результату управлінської діяльності органів державної влади й управління, а також недержавних інституцій (саморегулювання), що передбачає на його досягнення відповідні витрати, фінансового, технічного та людського характеру. Адже, як наголошує О.Б. Німко, адміністративно-правове регулювання, як і кожний конкретний вид діяльності, за своєю суттю й результатами має бути ефективним – у цьому полягає його призначення [92, с. 117].

Як результат суспільно-корисної праці ефективність механізму адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів підвладний дії об'єктивних та суб'єктивних чинників, зокрема правового, організаційного, технічного, політичного, соціального, морально-ідеологічного характеру. Саме тому виникає наукова закономірність дослідження впливу вказаних чинників на ефективність регулюючого державного впливу.

Безперечним є факт, що головна роль у вказаних чинниках належить правовому, основний зміст якого полягає у правовому забезпеченні управлінської діяльності, через формування ефективного страхового законодавства, правові норми якого визначають основний зміст страхових правовідносин, а саме права та обов'язки учасників страхової діяльності (страховиків та страхувальників). Саме наявність ефективного правового забезпечення адміністративно-правового регулювання страхової діяльності, взагалі, та адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників

автомобільних транспортних засобів, зокрема, створює сприятливі умови для соціально-політичної, психологічної та організаційної спрямованості управлінської діяльності уповноважених на це органів, а також визначає сам процес управлінської діяльності та дисципліну серед страховиків та страхувальників.

Аналізуючи правове забезпечення адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів, констатуємо недосконалість чинного законодавства та недостатню юридичну відповідальність, зокрема адміністративну. Проблемність ситуації полягає в тому, що навіть за умови встановлення факту вчинення адміністративного правопорушення притягнути до відповідальності досить складно, що породжує за таких обставин безвідповідальність та безкарність.

Про недосконалість страхового законодавства свідчить значна кількість скарг, з якими страхувальники звертаються до Нацкомфінпослуг. Так за минулий рік було близько 650 звернень, більшою мірою щодо невиконання страховиками зобов'язань по авто-КАСКО. За результатами планових і позапланових перевірок було прийнято більше 750 приписів, які до речі серед страховиків сприймаються більш серйозно аніж штраф, оскільки за їх невиконання залежно від оцінки тяжкості порушення страхову компанію можуть позбавити ліцензії.

Як наголошує вітчизняний дослідник публічних фінансів А.А. Нечай, застосовуючи правові норми суб'єктами здійснення державного контролю, реалізується регулююча дія права, що проявляється через фінансово-контрольну діяльність уповноважених органів [125]. Аналіз правового забезпечення адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів та результати діяльності контролюючих органів свідчать про негативні риси відсутності системності, повноти визначення правового статусу і методів здійснення державного контролю, наявності протиріч і дублювання, – у зв'язку з чим вплив правового чинника на ефективність адміністративно-правового регулювання обов'язкового

страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в сучасних умовах у позитивному розумінні є обмеженим.

Важлива роль в ефективності адміністративно-правового регулювання належить системі організаційних чинників, насамперед, ми відносимо вади у взаємодії між органами державної влади й управління та Департаментом страхового нагляду Національної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України. У зв'язку з цим маємо ситуацію, коли регулюючий вплив держави носить роз'єднаний характер і не сприяє дотриманню законності серед учасників страхових відносин, у тому числі й щодо організації та стану контрольно-ревізійної роботи в Національній комісії з регулювання ринків фінансових послуг. Так зокрема контролерами за 2014-2016 роки встановлено, що до жовтня 2015 року ця робота не здійснювалася – не проведено жодного контрольного заходу, у 2014 році затверджений план роботи не виконано. Більше того, проведеними працівниками Відділу фінансового моніторингу та внутрішнього аудиту впродовж IV кварталу 2015 року та у 2016 році шістьма контрольними заходами не виявлено жодних фінансових порушень.

Водночас проведеною у 2015 році КРУ в м. Києві ревізією фінансово-господарської діяльності Комісії за той самий період, що попередньо був перевірений Відділом (2013-2014 роки та 9 місяців 2015 року), встановлено, зокрема, невнесення у 2014 році до спецфонду кошторису змін на суму 49,6 тис. грн., завищення вартості виконаних ремонтно-будівельних робіт на суму 5,3 тис. грн., заниження вартості активів на суму 9,4 тис. гривень.

До вересня 2014 року у складі Управління внутрішнього аудиту і апеляцій (далі – Управління) функціонував Відділ аудиту і ревізій, а з вересня 2014 року по травень 2015 року – самостійний Відділ фінансового моніторингу та внутрішнього аудиту, якими фактично контроль за ФГД Комісії не здійснювався.

Серед інформаційно-аналітичних проблем організаційного чинника адміністративно-правового регулювання страхової діяльності - значна інформаційна закритість страхового ринку, що вважається однією з найбільш закритих зон фінансового ринку. Оприлюднення інформації відстає у часі, недосконалі форми обліку спричиняють її викривлення, внаслідок чого

неможливо простежити динаміку розвитку конкретних видів страхування, приймати своєчасні та ефективні управлінські рішення.

Звітні дані не дозволяють достовірно судити про реальний фінансовий стан і результати діяльності страхових компаній. На нашу думку, такий стан справ пояснюється тим, що: 1) окремі показники, які істотно впливають на фінансовий стан страхових компаній, згідно із законодавством просто не вносять до звітності; 2) звітні показники трактуються компаніями по-різному. Водночас чинна звітність містить низку зайвих даних, що не дають точного уявлення про результативність діяльності страховиків.

Немає і бази даних про недобросовісних страхувальників. Немає досконалих рейтингів страхових компаній, які б полегшували оцінку стану страховиків.

Виходячи з цього, як наголошує Л. Хорин, всі протиправні дії у сфері страхування базуються на вмілому використанні шахраями складності фінансово-економічних зв'язків, некомпетентності і правничої непоінформованості чи неграмотності, безпечності та безвідповідальності і надмірної довірливості керівників та працівників підприємств усіх форм власності, звичайних громадян. Злочинці вигідно для себе використовують будь-яку прогалину чи недосконалість закону та недоліки в організації фінансово-економічної системи країни [155, с. 299].

Варто наголосити, що суб'єктам адміністративно-правового регулювання страхової діяльності бракує аналізу фінансового стану власника; проголошення небажаними певних видів страхової практики; прийняття рішень про фінансове оздоровлення страхових компаній; практики недопущення до управління страховими компаніями осіб, причетних до фінансових зловживань.

Наступним чинником, що впливає на ефективність адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, який перебуває з правовим чинником у тісній взаємодії, є морально-етичний фактор, що містить в собі ряд елементів, зокрема: професійну й правову культуру, моральність, етику. Нажаль, правова культура й пов'язана з нею правосвідомість у сучасному суспільстві атакуються правовим нігілізмом, який знижує ефективність впливу правового та морально-

етичного факторів на організацію і функціонування системи адміністративно-правового регулювання страхової діяльності в цій сфері.

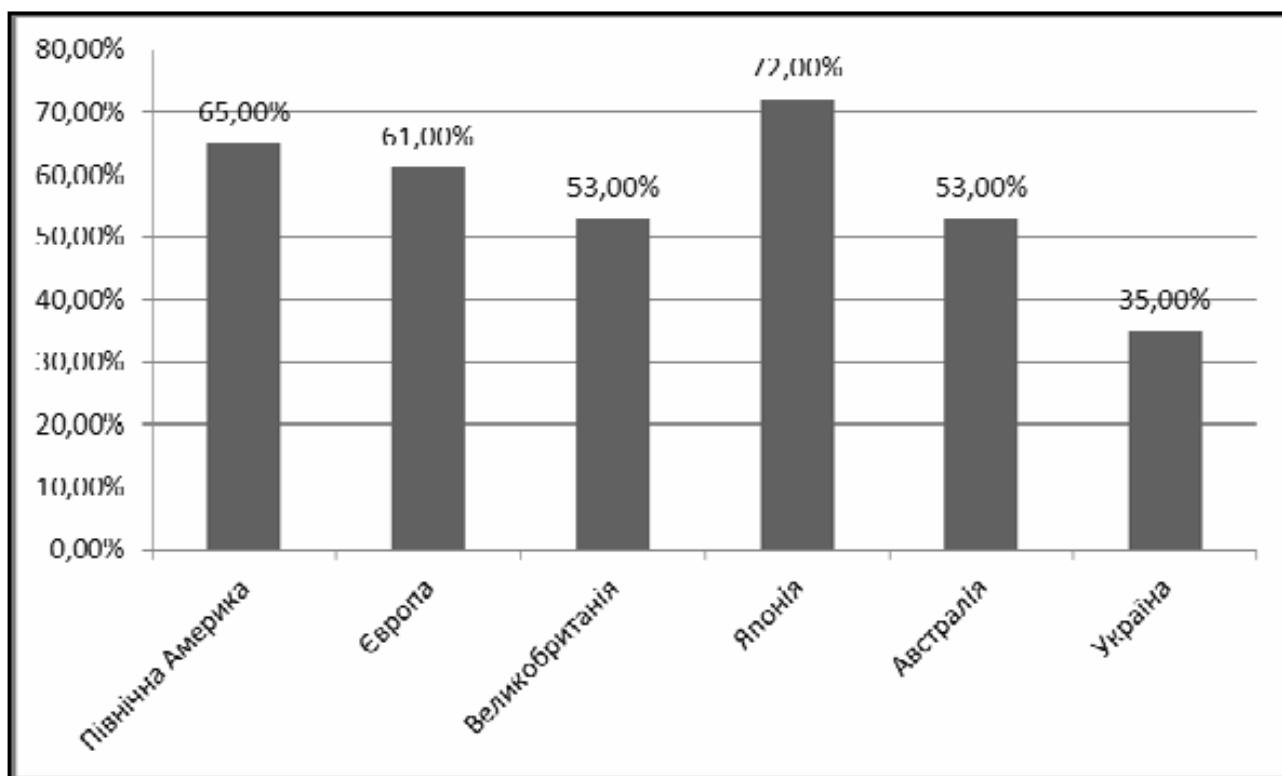
Як зазначають аналітики страхового ринку, нестача доступних інформаційно-аналітичних матеріалів про діяльність страхових компаній, недостатня реклама страхових послуг спричиняють непоінформованість переважної більшості населення про страхування, його правила і в кінцевому підсумку - зумовлюють низьку страхову культуру громадян. За результатами загальнонаціонального опитування соціологічною службою Центру Разумкова у червні 2013 року, 76,5% громадян не знають суті страхування відповідальності перед третіми особами. Лише 10,4% опитаних вважають, що цей вид страхування має бути обов'язковим, а більшість (69,1%) громадян бачать його виключно добровільним. Запровадження обов'язкового страхування власників автотранспортних засобів має підтримку лише 40,4% громадян; 34% опитаних не вбачають необхідності такого кроку.

Є в страхування й соціально-психологічні проблеми. Тут уже вкотре доводиться повертатися до питання про довіру чи недовіру, спричинену не тільки систематичним невиконанням державою взятих зобов'язань чи загальновідомими фактами створення страховиками «фінансових пірамід». Мусимо говорити й про відсутність належної системи гарантування страхових виплат; часто занижені, а тому не привабливі для потенційних клієнтів, розміри страхових компенсацій.

Саме недовіру до страхових компаній називають громадяни, які не мають жодного страхового полісу, головною причиною свого небажання страхуватися. Це підтвердили 55,8% опитаних з числа нестрахованих (зауважмо, відсутність грошей є головною причиною відмови від страхування лише 23,8% респондентів). Довіру до страховиків засвідчили лише 10,7% громадян; до державних фондів соцстраху - 17,5%, недержавних - 4,7%. Для порівняння: державним банкам довіряють 23,7% опитаних, недержавним - 7,8%.

Однак більш глибока, ніж недовіра до страхових компаній, причина низької довіри до обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів - невпевненість громадян у

майбутньому, втрата соціальної перспективи. Результати опитування показали, що 76% громадян не бачать зараз своєї соціальної перспективи в Україні, і лише 11,9% дотримуються протилежної позиції. Тільки 17,3% опитаних планують своє життя на більш-менш значну перспективу: на три-п'ять років - 6,9%, 5-10 років - 4,7, 10-15 років і більше - 5,7%. Рівень довіри до страхових компаній в Україні та в країнах світу у 2014 р. [171]



Низький рівень довіри до страховиків в Україні спричинений негативним досвідом страхування у радянські часи, зокрема відсутністю реальних державних гарантій одержання страхових виплат через банкрутства страхових компаній або їх шахрайських дій. Сьогодні, на страховому ринку, ще має місце недобросовісна практика агентів, яка заважає розвитку страхової культури і створенню умов, які б забезпечили високе реноме страхування.

Крім того, самі страхові компанії мають багато проблем, серед них: низький рівень попиту на послуги, непрозорість діяльності, обмеження конкуренції, низькі стандарти діяльності, шахрайство.

Отже, українці не довіряють страховим компаніям й в цьому є маса причин:

- більшість громадян покладається на «авось», раптом пощастить і ніякого страхового випадку не буде;
- українці бояться, що їх все одно ошукають, так як ми живемо у час підступного бізнесу, де кожен так і норовить забрати у вас останні гроші;
- в Україні високі тарифи і люди не розуміють, навіщо ще комусь платити не зайві для сімейного бюджету кошти;
- страхові компанії сильніше юридично захищені, на відмінну від споживачів страхових послуг; страховики з радістю продають послуги і часто неохоче повертають гроші;
- страховики не гарантують, що громадянин дійсно отримає необхідну страхову виплату незалежно від страхового випадку;
- від страхових компаній складно отримати гарантії з виплат, тому і незрозуміло, наскільки вигідний і наскільки потрібний страховий поліс.

Так, наприклад, компанії, які реалізують поліси ОСЦПВ та провадять агресивну демпінгову політику, як правило, намагаються затримувати виплату відшкодування, нав'язують судові розбірки, знаходять бюрократичні приводи відмовити у відшкодуванні. Деякі намагаються зменшити розмір відшкодування за принципом «мінус 30%, але зараз, або 100% та не раніше, ніж через півроку». А коли розмір відшкодування відносно невеликий – багато постраждалих розривають відносини із страховиком, заощаджуючи час та нерви.

Тільки за 2017 рік страховики з ОСЦПВ врегулювали близько 120 тис. страхових випадків по ДТП своїх клієнтів. Якщо взяти до уваги об'єм портфелів компаній, які пішли з ринку, а також рівень скарг Нацкомфінпослуг та в МТСБУ на деякі діючі компанії, то можна стверджувати, що кожна третя виплата відшкодування – проблемна. Така ситуація з рівнем «проблемних» виплат була останні 10 років і це означає, що за цей час мінімум 400 тис. клієнтів розчаровані в механізмі страхування [171].

Кожний вид діяльності, кожна професія має власну мораль, що свідчить про зв'язок професіоналізму, професійної культури з моральністю. Професіоналізм, культура адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування

цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів – це організованість, дисциплінованість, засвоєння наукових досягнень, оволодіння мистецтвом управління як окремою особою, так і колективом співробітників, які здійснюють регулятивну діяльність. Згідно з моральністю, як нормою особистої чесності, публічна посада не повинна використовуватися для досягнення особистих корисливих цілей. Особливості контрольної діяльності формують певні соціально-психологічні якості та здібності контролюючого суб'єкта, який у зазначеній сфері завжди є носієм функцій державного управління.

Така позиція підтверджується вимогою законодавця щодо ділових та морально-етичних якостей керівництва Нацкомфінпослуг. Так зокрема, головою Комісії призначається особа, яка має бездоганну ділову репутацію, вищу економічну чи юридичну освіту і досвід постійної (протягом семи років) роботи за фахом. Такі ж вимоги морально-етичних якостей ставляться і до особи, яка претендує на посаду заступника голови Нацкомфінпослуг [113].

При цьому саме високопрофесійний людський капітал дозволяє постійно підтримувати високу результативність економічної політики. Знання працівників (людський капітал) виконують основну роль в збільшенні ефективності будь-якої організації, і в тому числі й органів державної виконавчої влади та управління.

Не менш важливою складовою ефективності адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів є етика відповідального працівника контролюючих органів, оскільки вона значною мірою характеризує відносини держави і громадянина. Кризовий стан українського суспільства, уповільнений економічний розвиток, систематичні порушення фінансової дисципліни з боку учасників страхових правовідносин потребують належної професійної етики відповідальних працівників, виховання їх особистих моральних і психологічних якостей.

Поширеними є випадки, коли працівники відповідних служб страхових компаній прекрасно розуміючи, що страхувальник здійснює шахрайські дії, однак відмовити йому у виплаті страхового відшкодування не можна, в силу відсутності

доказів. Однією із причин такого є пасивна поведінка окремих працівників правоохоронних та контролюючих органів, дозвільних служб, медичних установ та ін., що проявляється в небажанні належним чином реагувати на запити та заяви страхових компаній. Відтак порушити кримінальну справу стає досить складно, в силу відсутності перспективи її провадження. Має місце також зацікавленість працівників правоохоронних та контролюючих органів в реалізації шахраями страхової афери, що передбачає відповідну матеріальну винагороду.

Негативним чинником є також наявність кептивних компаній, що обстоюють виключно корпоративні інтереси, будуються за галузевою ознакою та працюють під опікою різних міністерств і відомств, місцевих органів влади. Інколи банки вимагають від клієнтів страхувати заставне майно в афілійованій з ними страховій компанії, що на нашу думку, спричиняє монополізацію окремих сегментів ринку відомчими страховими компаніями.

Зважаючи на те, що для країн з перехідною економікою, в тому числі і для України, притаманним є таке явище як корупція – зловживання на державному посту заради власної вигоди, а також з урахуванням стратегічних завдань розвитку державних виконавчих органів згідно світових норм та згідно Стратегії визначеною ЄС для країн-членів ЄС, ще одним вектором вдосконалення державно-управлінського регулювання слід вважати «контроль за контролерами».

Не менше проблем у функціонуванні страхового ринку додають також демпінгування та корупція, як наслідки відсутності професійного державного регулювання цього ринку.

Аналіз практики страхового ринку в Україні засвідчує, що з розвитком вітчизняного фінансового ринку значно ускладнюється конкуренція на ринку страхових послуг (ризикове страхування). На нашу думку, вбачається дві головні проблеми: 1) велика кількість страхових компаній (в т.ч. кептивних); 2) демпінгування (особливо при загальнообов'язковому страхуванні), хабарництво та відмивання коштів, що пояснюється бажанням страховиків зайняти свою частку ринку.

Коли у 1993 році почалася розбудова страхового ринку державні службовці Укрстрахнагляду не мали чіткої концепції як це робити. Більше того, держава не

проаналізувавши існуючі моделі страхових ринків інших країн, почала хаотично дозволяти займатися цією дуже професійною справою будь кому і будь як. Як наслідок, регуляторний орган перетворився у наглядовий з дуже непрофесійним складом фахівців і дуже недостатнім фінансуванням. Фактичне його регулювання захопила невелика група страховиків, яка почали фінансувати регулятора і за це їм було дозволено приймати активну участь у створенні первинного страхового законодавства. Стратегічною помилкою розбудови страхового ринку було те, що на ринок зразу після ліквідації державної монополії на страхування не допустили світових лідерів страхування.

Тоді як присутність світових лідерів з класичними технологіями страхування сформували би зовсім інше ставлення в суспільстві до цієї галузі фінансової діяльності. Започаткування класичних технологій мало б наслідком створення активно діючої інфраструктури ринку, а саме не тільки продавців страхових послуг, які є фахівцями та споживачів цих послуг, але й достатньо розвинуту мережу страхових посередників, страхових брокерів, актуаріїв, андеррайтерів, страхових експертів та інших суб'єктів допоміжної діяльності у страхуванні. Вітчизняні менеджери страхової справи, які працювали б у високопрофесійних іноземних страхових компаніях набули б знання та позитивний досвід страхової діяльності, а не шлях проб та помилок з старими технологіями радянського Держстраху.

Не менш важливою стратегічною помилкою стало те, що монопольне лобіювання страховиками законодавства та створення «особистого режиму оподаткування» призвело до перетворення страхування в потужну тіньову сферу щодо відмивання брудних коштів. А для такої справи непотрібні фахівці та належна інфраструктура, - лише потрібні схеми та віддані працівники.

Шлях відродження довіри страхового ринку в суспільстві дуже не простий і тривалий, але якщо його не розпочати, то може бути вже запізно. Починати потрібно з ліквідації монополії страхових компаній на право участі у створенні страхового законодавства. Держслужбовці, які регулюють страхову діяльність повинні пройти незалежну атестацію на профпридатність, а ті хто не відповідає

вимогам повинні бути відсторонені та замінені на професіоналів з сучасними знаннями та досвідом роботи на страховому ринку.

Більше того, Концепція розвитку ринку повинна розроблятися робочою групою високопрофесійних фахівців, а не групою представників страхових компаній, які лобіюють їх інтереси. Пріоритетністю при створенні страхового законодавства повинно стати захист прав та законних інтересів споживачів страхових послуг, а не захист інтересів страховиків.

Сутністю економічного фактора впливу на ефективність адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів є: по-перше, зв'язок страхової системи з товарно-грошовими відносинами, по-друге, наявність сучасних економічних умов розвитку та забезпечення функціонування страхового ринку та життєдіяльності держави в цілому.

Не менш важливим фактором, який впливає на ефективність адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів як функції державного управління, є політичний фактор. Безперечним є те, що існує пряма залежність зниження дисципліни як страховиків, так і страхувальників від загальної політичної ситуації в країні. У періоди різкого загострення кризи державної влади (відставка уряду, розпуск парламенту, військової агресії) відзначається різке зниження кількості укладання страхових договорів, невиконання страховиками своїх зобов'язань перед страхувальниками, а також своїх фінансових зобов'язань перед державою.

Наразі в сучасних національних системах використовується організаційний механізм адміністративно-правового регулювання, зокрема моніторингу діяльності страхових компаній, як його форми, що знайшов відображення у міжнародних нормативних документах і був імплементований у національне законодавство України.

Підсумовуючи викладене, приходимо до висновку, що до основоположних чинників впливу на ефективність адміністративно-правового регулювання

обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів як управлінської функції відносяться такі: правовий; організаційний; морально-етичний; економічний; політичний.

Застаріле законодавство, що регулює відносини в сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів, не дозволяє ефективно її розвивати та забезпечувати європейські стандарти захисту страхувальників. Протягом останніх двох років було впроваджено систему прямого врегулювання, яка передбачає отримання потерпілим відшкодування у разі ДТП у страховика, з яким сам потерпілий уклав договір страхування. Ці зміни вдалось впровадити лише шляхом підписання добровільної угоди між 18 страховиками, оскільки за чинним законодавством передбачено отримання потерпілим відшкодування лише у страховій компанії винуватця ДТП. На сьогодні прямим врегулюванням скористались майже 12 тисяч потерпілих. Проте щоб ця можливість стала доступною кожному водію, що потрапив у ДТП – необхідно прийняти відповідні законодавчі зміни.

Для вдосконалення та поліпшення ефективність адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів пропонуємо змінити застарілі процедури взаємодії та побудувати взаємовигідне партнерство між страховиками та страхувальниками, підвищити рівень соціального захисту автовласників.

В грудні 2017 року МТСБУ запропонувало нову можливість швидкого врегулювання ДТП без необхідності виклику поліції - електронний європротокол. Відтепер кожен водій може врегулювати страхову подію за допомогою заповнення простої електронної форми європротоколу зі свого телефону чи планшету. Автоматизація цього процесу дозволяє суттєво скоротити час врегулювання для водіїв - учасників аварії та знизити навантаження на поліцію та судові органи.

В лютому 2018 року в Україні запрацював електронний поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Кожен водій отримав можливість укласти договір безпосередньо через Інтернет без необхідності мати при собі бланк полісу.

Загалом укладено більше 16 тис. електронних полісів. Проте можливість укладення електронного договору досі не закріплена в профільному законі, а регулюється через інші підзаконні регуляторні акти.

Отже, ми пропонуємо внести зміни до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» і викласти окремі його положення у наступному змісті:

Стаття 17. Укладання договору страхування

Пункт 17.1 статті 17 доповнити абзацом третім:

Внутрішні договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності укладаються як в письмовій, так і в електронній формі.

Стаття 35. Заява про страхове відшкодування

35.1. Для отримання страхового відшкодування потерпілий чи інша особа, яка має право на отримання відшкодування, протягом 30 днів з дня подання повідомлення (*електронного повідомлення*) про дорожньо-транспортну пригоду подає страховику (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, - МТСБУ) заяву про страхове відшкодування.

При цьому зазначимо, що вплив указаних чинників носить постійний та спрямований характер, що залежить від змісту державної страхової політики, а також державно-управлінської діяльності уповноважених органів, яка має бути спрямована на забезпечення стабільності діяльності страховиків та захисту прав споживачів послуг у сфері страхування, а також на запобігання можливим втратам капіталу через ризики, що притаманні діяльності страховиків.

Страховий ринок є одним з важливих елементів ринкової економіки, запорукою стабільності фізичних та юридичних осіб завдяки зниженню неврахованих чинників ризику. Зважаючи на це, формування механізму правового та організаційного регулювання страхової діяльності виступає дієвим заходом створення гарантій від непередбачуваності діяльності суб'єктів ринку та громадян, що в цілому формує фінансово-економічну безпеку держави та її громадян.

Безперечно, що головна роль у механізмі ефективного адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової

відповідальності власників автомобільних транспортних засобів належить правовим основам, зовнішній вираз якого відображається у законодавчих актах. Усе це підводить нас до необхідності удосконалення чинних та прийняття нових законодавчих та підзаконних актів, що регламентують поведінку суб'єктів страхового ринку.

Саме тому, як зазначає професор О.П. Рябченко, вдосконалення законодавства повинно здійснюватись за критерієм відповідності до Конституції і провадитись у таких напрямках, як то: розробка концепції розвитку законодавства; розробка правових засад зовнішньої і внутрішньої політики; трансформація правової системи відповідно до міжнародних правових норм; запровадження попередньої експертизи законопроектів; стимулювання створення ринкової інфраструктури; розробка засад антимонопольної, регіональної економічної та податкової політики; розробка державної програми створення спеціальних (вільних) економічних зон; удосконалення бюджетного процесу; розробка засад середньо- та довгострокового (стратегічного) планування; регулювання банківської діяльності; удосконалення фінансової основи діяльності органів місцевого самоврядування; упорядкування діяльності органів виконавчої влади на регіональному та місцевому рівнях [134, с. 254].

На думку вітчизняного дослідника О.Б. Німко, необхідно розробити таку структуру законодавства, яка б містила не лише закони, а й підзаконні нормативні акти, відзначалася логічною послідовністю прийняття таких актів, системною їх узгодженістю. Йдеться про їх узгодженість не лише в рамках певної галузі законодавства, а й законодавства у цілому – адже відносини у сфері страхової діяльності потребують комплексного впливу на них з боку норм різних галузей права і законодавства (адміністративного, фінансового, цивільного, житлового, трудового, господарського, кримінального та ін.) [92, с. 112].

Характеристика правових актів сфери страхування, наведений нами в історичному вимірі, свідчить про їх безсистемність та відносну дієвість, разом з тим існує нагальна потреба в удосконаленні галузевого страхового законодавства. Це пояснюється як застарілістю законодавства, викликаного розвитком суспільних

відносин, так і неврахуванням законодавцем особливостей функціонування страхового ринку, як загалом тенденцій розвитку національної економіки.

Доречно зазначити, що правове закріплення механізму функціонування та розвитку страхової діяльності викликане необхідністю адаптації вітчизняного галузевого законодавства до європейських стандартів.

Виходячи з цього, за словами практика та вченого В.Суслова, основні напрями розвитку страхового ринку, відображені у Концепції розвитку страхового ринку до 2010 року, затвердженій Постановою Кабінету Міністрів України № 369-р. від 23 серпня 2005 р. [121]. Головні з них полягають у прийнятті рішення про підготовку нової редакції Закону України "Про страхування" на основі стандартів Євросоюзу; удосконаленні правових основ захисту прав споживачів страхових послуг, переході до міжнародної системи стандартів нагляду; сприянні розвитку довгострокового страхування життя, участі страхових компаній у системі недержавного пенсійного забезпечення, а також норми пов'язані з посиленням потенційного нагляду за компаніями, підвищенні рівня капіталізації компаній, якості активів, розвитку страхового посередництва, підвищенні рівня страхової культури населення та ін.

Потреба у прозорості регуляторного впливу держави на сферу страхових відносин є вкрай необхідною, як до речі і потреба самого впливу держави на страховий ринок. Сказане підтверджує позицію, що в умовах свого розвитку вітчизняна страхова діяльність не може залишатися саморегульовною, якою вона є в США та Великобританії. Разом з тим, як уже нами зазначалося, використання державними органами жорстких регуляторних заходів щодо вітчизняного страхового ринку, як це практикується в Німеччині, є неприпустимим.

Для вітчизняної страхової системи доцільним є формат відносин з державою, що проявляється у можливості функціонування ринкових механізмів, гарантованих державою, а також законодавчо визначених та нормативно закріплених повноважень регуляторних органів.

Не менш важливим є питання законодавчого закріплення системи контролюючих органів, які наділені управлінськими та контролюючими повноваженнями та визначають зміст регуляторного впливу держави на сферу страхування.

Як зазначає дослідник страхової справи Д.А. Навроцький, державно-правове регулювання діяльності у сфері страхування має здійснюватися як шляхом прямої участі держави у становленні системи страхового захисту майнових інтересів, так і шляхом законодавчого забезпечення формування національного страхового ринку, яке повинно мати комплексний характер і може бути виділене як окрема галузь законодавства, що включає в себе нормативно-правові акти, які регулюють діяльність у сфері страхування у всіх її напрямках та формах.

Важливим і обов'язковим елементом державно-правового регулювання у сфері страхування має бути дійова система державного нагляду за страховою діяльністю. В її функції повинно входити:

- забезпечення основ страхового нагляду в Україні, у першу чергу, шляхом удосконалення діяльності Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України (підвищення кваліфікаційних вимог щодо складу комісії, удосконалення технічної бази роботи комісії, налагодження взаємовигідної співпраці з іншими суб'єктами страхового ринку);

- ініціювання Національною комісією з регулювання ринків фінансових послуг України створення нормативних актів з нагляду за страховою діяльністю, розробку єдиних методичних принципів організації і здійснення страхової діяльності. Комісія, за участю страхових організацій, повинна розробити проекти згаданих документів та винести їх на розгляд Верховної Ради України з метою подальшого їх затвердження на законодавчому рівні;

- визначення спеціальних вимог до страхових організацій щодо їх технічного та кадрового забезпечення, встановлення ліцензування страхової діяльності і сертифікації діяльності страхових брокерів;

- встановлення єдиних кваліфікаційних вимог до керівників та фахівців страхових організацій, актуаріїв та аварійних комісарів, закріплення цих вимог в Законі України «Про страхування» [89, с. 92].

Потребує належного правового закріплення і система добросовісної конкуренції, яка сприятиме оздоровленню страхових відносин та недопущенню і припиненню загроз монопольного впливу на страхувальників.

Сучасний стан регуляторного впливу держави на страховий ринок характеризує поєднання управлінського впливу усіх гілок влади, що зазвичай негативно проявляється на розвитку страхової справи, через перевищення своїх повноважень. Як запобіжний захід, на нашу думку, варто розглядати розвиток інституту неурядових організацій, що переймаються інтересами як страховиків, так і страхувальників.

На нашу думку потреба в реформуванні державного страхового нагляду має здійснюватися за такими напрямками:

- покращення матеріально-технічного та кадрового забезпечення;
- підвищення кваліфікації працівників нагляду (на нашу думку, доцільним було б не лише проведення навчальних заходів, але й встановлення певних мінімально необхідних кваліфікаційних вимог до фахівців, що приймаються на роботу в органи нагляду);
- здійснення спільних перевірок страховиків із залученням фахівців декількох територіальних управлінь в рамках обміну досвідом;
- удосконалення системи звітності і моніторингу діяльності страхових агентів і аварійних комісарів, у тому числі їх філій та представництв та інше.

Створення мінімально необхідного правового забезпечення адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів та забезпечення його послідовного і взаємоузгодженого реформування, на нашу думку, слід пов'язувати зі змістом Закону України «Про транспорт», Закону України «Про автомобільний транспорт», «Про страхування» та Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», як основних міжгалузевих законодавчих актів, що має визначати філософію економіко-правових відносин у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів.

Перш за все, слід наголосити на необхідності правового закріплення поняття наземний транспорт у профільному Законі України «Про транспорт». Адже Закон України «Про транспорт» співвідноситься з Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» як загальне співвідноситься з спеціальним. Відтак пропонуємо доповнити ст. 21 Закону України «Про транспорт» наступним змістом:

Стаття 21. Єдина транспортна система України

Єдину транспортну систему України становлять:

транспорт загального користування (наземний – поділяється на автомобільний, залізничний, трубопровідний і гужовий), повітряний - авіаційний, водний – поділяється на річковий і морський), а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен);

промисловий залізничний транспорт;

відомчий транспорт;

трубопровідний транспорт;

шляхи сполучення загального користування.

Наземний транспорт - це пристрої, призначені для перевезення людей та/або вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів, які підлягають державній реєстрації та обліку у територіальних органах Міністерства внутрішніх справ України та/або допущені до дорожнього руху, а також ввезені на митну територію України для тимчасового користування, зареєстровані в інших країнах.

Головна увага критиків Закону України «Про страхування» спрямовується на норми, що визначають види обов'язкового страхування. Так згідно ст. 7 Закону передбачено 43 обов'язкових видів страхування, що на нашу думку є показником його зарегульованості.

Перелік обов'язкових видів страхування є до певної міри виправданим, однак передбачає підвищену відповідальність держави за стан справ на ринку страхових послуг, які таким чином пропонуються без належної на те згоди

юридичним і фізичним особам, що в умовах демократичного суспільства та ринкової економіки виходить за межі доцільності.

Усвідомлюючи складність ситуації наголосимо, що вихід усе ж можливий. Перш за все, доцільно переглянути перелік видів обов'язкового страхування, оскільки частина з них відображають радянську філософію страхування, за якої держава відповідає за всі сторони економічних відносин. Тобто нагальна потреба привести вітчизняну систему обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів до стандартів Європейського Союзу.

Роблячи підсумок аналізу системи обов'язкового страхування зазначимо, що в цілому сфера страхування вичерпана, а відтак головним і єдиним виходом із ситуації є вдосконалення механізму діючих видів обов'язкового страхування.

Не менш важливим питанням адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів є створення комплексної системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів у системі страхування.

Виходячи з цього, як один напрямів державної кадрової політики у сфері страхування – сформувати дворівневу систему підготовки фахівців страхової справи, яка б включала бакалаврський рівень підготовки – що передбачає оволодіння фундаментальними знаннями як у галузі страхування, так і в цілому з економіки, фінансів, основ математики та права. Рівень бакалавра повинен бути орієнтований здебільшого на молодь після здобуття ними середньої освіти, а також молодь, що вже має деякий досвід роботи на страховому ринку.

Другий рівень підготовки фахівців - магістерський рівень - повинен охоплювати передусім тих, хто має освіту бакалавра з економіки, а також тих, хто має досвід роботи на страховому ринку і раніше здобув вищу освіту за іншим профілем, осіб з досвідом керівної роботи на страховому ринку. При цьому слід розвивати базу спеціалізованої підготовки на рівні магістрів: створити її не лише в економічних, а й у деяких юридичних і технічних навчальних закладах.

Не менш важливим завдання держави є необхідність регулювати систему короткотермінової перепідготовки кадрів з дуже вузьких питань, таких як актуарні проблеми, перестрахування тощо.

Важливим є також питання удосконалення підготовки кадрів органів адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів, що передбачає комплексний підхід до управління кадрами та їх структурою, а саме: планування, добір, розстановку та оцінку управлінських кадрів; удосконалення структури кадрів управління по вертикалі і горизонталі; удосконалення кваліфікаційних вимог до керівників різних рівнів управління та їх диференціацію; атестацію кадрів управління з урахуванням впливу змін в політичному, економічному та соціально-культурному житті; формування кадрового резерву на основі ротації і обґрунтованих критеріїв оцінки їх діяльності та особистих якостей; створення умов для підготовки, перепідготовки та професійного зростання працівників з урахуванням достатньої і необхідної інформації про державний стандарт мети освіти, модернізаційні процеси і трансформацію організаційних структур.

Незаперечним є твердження, що від якості професійної діяльності державних службовців у сфері адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів залежить авторитет держави, рівень задоволення громадян, сталий розвиток країни та її конкурентоспроможність на міжнародній арені. Адже Державна служба, в особі конкретного державного службовця відіграє важливу роль посередника між державою і громадянином, гарантує належне функціонування Уряду та ефективність адміністративно-правового регулювання суспільних відносин.

Як уже нами зазначалося, важливою складовою професіоналізації державної служби і служби в органах місцевого самоврядування у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів є організація і забезпечення цільової підготовки та підвищення

кваліфікації державних службовців і посадових осіб місцевого самоврядування з питань адміністративно-правового регулювання вказаною сферою.

На основі вищезазначеного, вважаємо за доцільне визначити пріоритети удосконалення взаємодії органів адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, зокрема такі форми і методи розширення співробітництва органів місцевої влади із страховими компаніями, а також саморегульованими організаціями, як то:

- сприяння розвитку ринкової страхової інфраструктури (консалтингових груп, юридичних, аудиторських фірм, маркетингових компаній);
- проведення тренінгів для працівників органів державної влади та посадових осіб місцевого самоврядування;
- надання консультативної допомоги громадянам з метою роз'яснення їх прав у сфері страхових відносин при настанні страхових випадків;
- проведення опитування страховиків та страхувальників, працівників органів державної влади та посадових осіб місцевого самоврядування з метою виявлення недоліків адміністративно-правового регулювання страхової діяльності.

Однією із найважливіших проблем функціонування органів адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів є їх інформаційна закритість та непрозорість діяльності, а також відсутність зворотного зв'язку зі страховиками та страхувальниками. Основними заходами у вирішенні цієї проблеми є підвищення ефективності взаємодії органів виконавчої влади із суб'єктами громадянського суспільства, а також підвищення прозорості та відкритості діяльності державних органів.

На підставі викладеного вище, можна стверджувати, що необхідно не просто прийняти відповідні законодавчі акти, а й розробити належну нормативно-правову основу, без якої вони неслимуть декларативний характер. На даний час назріла необхідність у створенні нової стратегії формування страхових відносин, що передбачали б захист прав та інтересів як страховиків, так і страхувальників.

Запропоновані заходи і рекомендації адміністративного та економічного характеру, як в окремо, так і в їх поєднанні, будуть сприяти вдосконаленню чинного інституту обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, відповідати сучасним потребам суспільства, виступати дієвим засобом забезпечення прав і законних інтересів усіх учасників даного процесу і сприяти підвищенню рівня національної безпеки держави.

Висновки до розділу 3.

Проведений аналіз структури адміністративно-правового статусу Моторно (транспортного) страхового бюро України дав можливість зробити наступні висновки.

1. Соціалізацією страхових відносин на пострадянському просторі можна пояснити сучасний стан страхового ринку в Україні та країнах колишнього Союзу. Структура страхування свідчить, що в країнах Західної Європи домінує страхування майнове страхування, в тому числі обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, тоді як в пострадянських – особисте. Це можна пояснити значно меншим розвитком інституту приватної власності, як власне і обсягом предметів власності, що перебуває у власності приватних суб'єктів.

2. До основоположних чинників впливу на ефективність адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів як управлінської функції відносяться такі: правовий; організаційний; морально-етичний; економічний; політичний.

При цьому зазначимо, що вплив указаних чинників носить постійний та спрямований характер, що залежить від змісту державної страхової політики, а також державно-управлінської діяльності уповноважених органів, яка має бути спрямована на забезпечення стабільності діяльності страховиків та захисту прав споживачів послуг у сфері страхування, а також на запобігання можливим втратам капіталу через ризики, що притаманні діяльності страховиків.

3. Формування механізму правового та організаційного регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів виступає дієвим заходом створення гарантій від непередбачуваності діяльності суб'єктів ринку та громадян, що в цілому формує фінансово-економічну безпеку держави та її громадян.

4. Характеристика правових актів сфери страхування, свідчить про їх безсистемність та відносну дієвість, разом з тим існує нагальна потреба в удосконаленні галузевого страхового законодавства. Це пояснюється як застарілістю законодавства, викликаного розвитком суспільних відносин, так і неврахуванням законодавцем особливостей функціонування страхового ринку, як загалом тенденцій розвитку національної економіки.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження ґрунтується на комплексному аналізі правових основ адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів. Досягнення основної мети і виконання завдань дослідження дозволило зробити ряд висновків теоретичного характеру і сформулювати практичні пропозиції та рекомендації щодо вдосконалення чинного законодавства України в даній сфері:

1. З'ясовано історичні періоди становлення та розвитку адміністративно-правового регулювання сфери страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів на території України, які умовно можна поділити на такі періоди: 1918-1928 рр. – зародження адміністративно-правових основ страхування на території України; 1929-1939 рр. – зростання та становлення інституту страхування на території України; 1939-1949 рр. – введення в дію міжнародної системи страхування автоцивільної відповідальності «Зелена карта»; 1950-1962 рр. – розробка та впровадження законодавства про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів; 1963-1987 рр. – поширення монополії Держстраху СРСР на всі вид страхування; 1988-1990 рр. – перехідний період розвитку адміністративно-правового регулювання страхування; 1991-1994 рр. – виникнення приватних страхових компаній, що сприяло відродженню страхового ринку України; 1995-2004 рр. – побудова правової основи для зайняття страховою діяльністю та надання послуг з страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів; 2005-2020 рр. – прийняття, дія та удосконалення законодавства про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Доведено, що створення нової системи адміністративно-правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів України має передбачати використання як вітчизняного так й іноземного історичного досвіду, беручи до

уваги нові ринкові вимоги, що виникають у зв'язку з поступовою інтеграцією України до Європейського Союзу.

2. Сформульовано визначення страхування власників автомобільних транспортних засобів як різновид страхових правовідносин щодо створення фонду для забезпечення потреб страхувальника та третіх осіб, яким заподіяно шкоду внаслідок експлуатації або іншого використання джерела підвищеної небезпеки у вигляді автотранспортного засобу, а також щодо відшкодування цієї шкоди. А також адміністративно-правового регулювання страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів у такому змісті: процес цілеспрямованого впливу держави на всі компоненти страхової галузі, який здійснюється за допомогою комплексу адміністративно-правових засобів та інших правових явищ, які в сукупності складають механізм адміністративно-правового регулювання з метою вдосконалення правовідносин щодо захисту майнових інтересів страхувальників та потерпілих осіб від дорожньо-транспортної пригоди.

3. Обґрунтовано, що правові відносини у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власника наземного транспортного засобу доцільно розділити на групи залежно від суб'єкта правовідносин і галузевої належності правових норм, які регулюють ці відносини: основні (адміністративно-правові) – відносини з приводу виконання обов'язку страхування цивільно-правової відповідальності, що складаються між громадянами - власниками транспортних засобів та державою. Такі відносини є непрямыми (опосередкованими) адміністративно-правовими відносинами, оскільки реалізуються через інші, недержавні організації та інститути громадянського суспільства; додаткові (цивільно-правові) – правовідносини, що виникають з приводу відшкодування шкоди, заподіяної діями власника транспортного засобу життю, здоров'ю або майну іншої особи. Ці відносини є цивільно-правовими (ми називаємо їх додатковими, оскільки їх виникнення носить імовірнісний характер, і події, що їх породжують, можуть так і не наступити); супутні – відносини, тісно пов'язані з основними і забезпечують їх реалізацію: відносини між страховиком і органом страхового нагляду (загальні питання організації і здійснення страхового нагляду,

ліцензування діяльності суб'єктів страхової справи, контроль за дотриманням страхового законодавства), відносини між страховиком і уповноваженим співробітником поліції (під час вчинення ДТП або в разі здійснення власником транспортного засобу правопорушення щодо недотримання вимог про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів і застосування до нього заходів адміністративної відповідальності) тощо.

4. Встановлено, що розвиток страхування відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні визначає необхідність створення ефективних методів державного регулювання страхового ринку. При цьому оптимальна побудова системи адміністративно-правового регулювання страхової діяльності на національному рівні передбачає досягнення збалансованості інтересів суб'єктів страхових відносин і регулюючих їх органів щодо захисту страхувальників, забезпечення інтересів страховиків і отримання певної макроекономічної вигоди для держави.

5. Дослідивши зміст адміністративних правовідносин у сфері страхування загалом, і обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів зокрема, можна констатувати про функціонування складної та дієздатної системи адміністративно-правового впливу на свідомість та поведінку суб'єктів страхових відносин, що забезпечує дотримання інтересів як страховиків, так і страхувальників, а в цілому й суспільства та держави. Основним стрижнем адміністративних правовідносин у сфері страхування є принципи його здійснення, дотримання яких складає основний зміст адміністративних правовідносин у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні.

6. Доведено, що для успішного розвитку страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів в Україні необхідно: виробити єдині стандарти його проведення у відповідності до вимог Європейського Союзу; активізувати роботи щодо залучення нових страхувальників, використовуючи нові сучасні канали збуту; переглянути підходи до врегулювання збитків для усунення негативного ставлення до страхування реальних і потенційних

страхувальників; стимулювати розвиток добровільного страхування відповідальності власників автомобільних транспортних засобів.

7. Визначені функції Моторно (транспортного) страхового бюро України, які класифіковано за ознакою напрямку впливу: внутрішні і зовнішні. До внутрішніх (внутрішньоорганізаційних) віднесені: планування, організація, координація, функція забезпечення, облік та контроль. Зовнішні функції: нормотворча, організаційна (управлінська), регулятивна, контрольна, превентивна, інформаційна.

8. Аргументовано, що компетенція Моторно (транспортного) страхового бюро України є сукупністю юридично встановлених повноважень (прав і обов'язків), які визначають його місце в системі органів, та коло суспільних відносин, у яких Моторно (транспортне) страхове бюро України юридично компетентне. Встановлюючи компетенцію Моторно (транспортного) страхового бюро України, законодавець шляхом використання правових норм регулює відносини трьох видів: між державою та Моторно (транспортним) страховим бюро України; між Моторно (транспортним) страховим бюро України та іншими органами виконавчої влади; між Моторно (транспортним) страховим бюро України та страховиками-членами; між Моторно (транспортним) страховим бюро України та потерпілими у ДТП особами. Суб'єктивні права Моторно (транспортного) страхового бюро поділяються на три групи: право вимоги, право дії, право позову. Обов'язки також поділені на три групи: обов'язок активної поведінки, обов'язок пасивної поведінки, обов'язок зазнавати заходів примусового впливу.

9. Повноваження Моторно (транспортного) страхового бюро України залежно від мети та функцій діяльності поділяються на: організаційно-регулятивні; контрольні; превентивні. У свою чергу, превентивні повноваження поділено на: попереджувальні; виявлення та припинення порушень законодавства про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів; повноваження щодо розслідування порушень законодавства про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів.

10. Установлено, що впровадження системи оперативної перевірки інформації про наявність страхового покриття у автовласника з боку Національної поліції

України в рамках розробки та впровадження електронного полісу є ефективним процесом обміну інформацією, що з одного боку посилить довіру автовласника в якості страхового захисту, а поліція зможе оперативно здійснювати перевірку наявності страхового покриття без додаткових запитів до ЦБД МТСБУ.

11. Зазначено, що взаємодія між Моторно (транспортним) страховим бюро України і іншими державними органами ґрунтується: по-перше, на підготовці методичних та довідкових матеріалів з проблемних питань обігу полісів обов'язкового страхування; по-друге, на проведенні виїзних семінарів за участю працівників МТСБУ; по-третє, на проведенні відповідних теоретичних та практичних занять та наданні консультативної допомоги, у питаннях обов'язкового страхування автотранспорту, при оформленні ДТП та складанні протоколів про адміністративне порушення.

12. Узагальнено зарубіжний досвід, на підставі чого виділені наступні особливості правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів в іноземних державах, які відсутні або застосовуються в недостатній мірі у чинному законодавстві України: використання підвищувальних коефіцієнтів страхових тарифів для власників транспортних засобів за порушення правил дорожнього руху; встановлення необмеженого ліміту виплат по відшкодуванню шкоди життю та здоров'ю потерпілих; високі розміри штрафів за відсутність поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобільних транспортних засобів; організація страховими компаніями за підтримки держави пропаганди безпеки дорожнього руху, метою якої є стимулювання водіїв, осіб, які навчаються водінню, пішоходів та інших учасників дорожнього руху щодо дотримання правил дорожнього руху.

13. Запропоновано, з урахуванням досвіду зарубіжного законодавця, пропозицій вітчизняних і зарубіжних вчених, власних доробок та з метою поліпшення національного законодавства, зміни до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» і викласти окремі його положення у наступній редакції:

Стаття 17. Укладання договору страхування

Пункт 17.1 статті 17 доповнити абзацом третім:

Внутрішні договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності укладаються як в письмовій, так і в електронній формі.

Стаття 35. Заява про страхове відшкодування

35.1. Для отримання страхового відшкодування потерпілий чи інша особа, яка має право на отримання відшкодування, протягом 30 днів з дня подання повідомлення (електронного повідомлення) про дорожньо-транспортну пригоду подає страховику (у випадках, передбачених статтею 41 цього Закону, - МТСБУ) заяву про страхове відшкодування.

14. Наголошено про необхідності правового закріплення поняття наземний транспорт у профільному Законі України «Про транспорт». Адже Закон України «Про транспорт» співвідноситься з Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» як загальне з спеціальним. Відтак пропонуємо доповнити ст. 21 Закону України «Про транспорт» наступним змістом:

Стаття 21. Єдина транспортна система України

Єдину транспортну систему України становлять:

транспорт загального користування (наземний – поділяється на автомобільний, залізничний, трубопровідний і гужовий), повітряний - авіаційний, водний – поділяється на річковий і морський), а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен);

промисловий залізничний транспорт;

відомчий транспорт;

трубопровідний транспорт;

шляхи сполучення загального користування.

Наземний транспорт - це пристрої, призначені для перевезення людей та/або вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів, які підлягають державній реєстрації та обліку у територіальних органах Міністерства внутрішніх справ України та/або допущені до дорожнього руху, а також ввезені на митну територію України для тимчасового користування, зареєстровані в інших країнах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. «Автогражданка» родилась в Госстрахе. *Газета ОАО «Российская государственная страховая компания»*. 2003. № 18 (60).
2. Авер'янов В. Б. Державне управління в Україні: [навчальний посібник]. К. : Ін-т держави і права ім. Корещького НАН України, 1999. 265 с.
3. Авер'янов В. Б. Адміністративне право України. Академічний курс: підруч. у двох томах. Том 1. Загальна частина. К.: Юридична думка, 2004. 591 с.
4. Авер'янов В. Б. Виконавча влада і адміністративне право. К. : Видавничий Дім «Ін-Юре», 2002. 668 с.
5. Адміністративна відповідальність в Україні: навчальний посібник / за заг. ред. доц. А. Т. Комзюка. – 2-е вид., перероб. і доп. Х.: Ун-т внутр. справ, 2000. 99 с.
6. Адміністративне право України : підручник [для юрид. вузів і фак.] / Битяк Ю. П., Гаращук В. М., Дьяченко О. В. [та ін.]; за ред. Ю. П. Битяка. К.: Юрінком Інтер, 2005. 544 с.
7. Александрова М.М. Страхування: Навчально-методичний посібник. К.: ЦУЛ, 2002. С. 96-98.
8. Алексеев С. С. Социальная ценность права в советском обществе. М. : Юрид. литература, 1971. 223 с.
9. Алексеев С. С. Общая теория права. Курс в 2-х томах. Т. 2. М. : Юрид. лит-ра, 1982. 360 с.
10. Алехин А. П., Бесчеревных В. В., Кармолицкий А. А., Козлов Ю. М. Советское административное право: учебник. М. : Юрид. лит., 1985. 544 с.
11. Алехин А. П., Кармолицкий А. А., Козлов Ю. М. Административное право Российской Федерации: учебник. 2-е изд., испр. и доп. М. : Зерцало, 1998. 672 с.
12. Алехин А. П., Кармолицкий А. А., Козлов Ю. М. Административное право Российской Федерации: учебник. М. : Зерцало-М, 2001. 592 с.
13. Аппарат управления социалистического государства. М. : Юрид. лит., 1977. 246 с.

14. Асадов А. М. Косвенные (опосредованные) правовые отношения: вопросы методологии и значение в финансовой деятельности государства. М.: Норма, 2013. 320 с.
15. Базилевич В. Д. Страхування: підручник. К. : Знання, 2008. 997 с.
16. Базилевич В.Д., Базилевич К. Страхова справа. 5-те вид., стер. К.: Знання, 2006. 351 с.
17. Бандурка О. М. Теорія і практика управління органами внутрішніх справ України: монографія. Х., 2004. 780 с.
18. Бандурка О. М., Тищенко М. М. Адміністративний процес: підручник для вищих навч. закл. К. : Літера ЛТД, 2001. 336 с.
19. Баскакова М.А. Толковый юридический словарь: бизнес и право. М.: Финансы и статистика, 1998. 688 с.
20. Бачило И.Л. Функции органов управления (правовые проблемы оформления и реализации). М. : Юрид. лит-ра, 1976. 204 с.
21. Безсмертний Є.О. Адміністративно-запобіжні заходи, що застосовуються органами внутрішніх справ: дис. ... канд. юрид. наук. Ун-т внутр. справ, Х., 1997. 154 с.
22. Берlach А.І. Адміністративне право України: Навч. посіб. для дист. навч. К.: Університет “Україна”, 2005. 472 с.
23. Берlach А.І. Біржове право України: навч. посіб. К.: Університет “Україна”, 2008. 316 с.
24. Берlach А.І. Принципи діяльності правоохоронних органів у контексті адміністративної реформи в Україні. *Кримський юридичний вісник*. 2008. № 1 (2). С. 10-14.
25. Битяк Ю. П. Державна служба в Україні: організаційно-правові засади: монографія. Х. : Право, 2005. 304 с.
26. Битяк Ю. П., Богуцкий В. В., Гаращук В. Н. и др. Административное право Украины : учебник [для студ. высш. учеб. завед. юрид. спец.]. 2-е изд., перераб. и доп. Х.: Право, 2003. 576 с.

27. Битяк Ю. П., Гаращук В. М., Дьяченко О. В. та ін. Адміністративне право України : підручник [для юрид. вузів і фак.]. К.: Юрінком Інтер, 2005. 544 с.
28. Біленчук Д.П. та ін. Страхове право України. К.: “Атіка”, 1999. С. 37.
29. Бланд Д. Страхование: принципы и практика. М.: Финансы и статистика, 1998. 416 с.
30. Богдан В.В. Обязательства по государственному страхованию. Харьков: Юрид. ин-т, 1986. 52 с.
31. Братусь С.Н. Юридическая ответственность и законность. М.: Юридическая литература, 1976. 210 с.
32. Веденин В. И. Некоторые вопросы классификации, группировки и установления групповой принадлежности в теории и практике советской криминалистики. *Вопросы борьбы с преступностью*. 1974. Вып. 21. С. 78-80.
33. Власов В. А., Студеникин С. С. Советское административное право: учебник. М. : Госюриздат, 1959. 535 с.
34. Глібов А. Н. Функція суб'єкта управління (питання структури). К.: Наукова думка, 1992. 276 с.
35. Горшенев В. М. Способы и организационные формы правового регулирования в социалистическом обществе. М. : Юрид. лит., 1972. 240 с.
36. Декарт Р. Избранные сочинения. М.: 1970. С. 508.
37. Додонов В. Н. и др. Большой юридический словарь. [под ред. А. Я. Сухарева и др]. М.: Инфра М, 1998. 547 с.
38. Дождѐв Д. В. Римское частное право: учебник для вузов. Под ред. В. С. Нерсисянца. М.: ИНФРА М – НОРМА, 1996. 685 с.
39. Дубенко С. Д. Державна служба і державні службовці в Україні: навч.-метод. посібник. К. : Ін Юре, 1999. 160 с.
40. Жилкина М.С. Государственное регулирование страхового рынка. М.: “Спутник+”, 2002. 301 с.
41. Забарний Г.Г., Калюжний Р.А., Шкарупа В.К. Адміністративне право України: навчальний посібник. К.: Вид. ПАЛИВОДА А.В., 2003. 212 с.
42. Заїка Ю.О. Страхове право: навч. посіб. К.: Істина, 2004. 192 с.

43. Заславский И. И. Экономические аспекты развития и создания систем обязательного автострахования. *Финансы*. 2005. №3. С. 35-39.

44. Закон України «Про страхування» від 04.10.2001 р. № 2745 – III (із змін. та доп.). *Право і практика*. 2009. № 4. С. 3-38.

45. Залєтов О.М. Страхування^{UA}. Навчальний посібник / За редакцією д-ра. економ. наук О.О. Слісаренко. К.: Міжнародна агенція „BeeZone”, 2003. С. 9.

46. Идельсон В.Р. Страхование право. Лекции, читанные преподавателем Идельсоном В.Р. в Санкт-Петербургском Политехническом институте на Экономическом отделении Страховом подотделе в 1907 году. М.: Юридическая литература, 1993. 96 с.

47. Карпенко К.К. Адміністративно-правова сутність правовідносин у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні. *Сучасні проблеми адміністративного права та процесу : тези доп. учасників Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 30 черв. 2017 р.)*. МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ, каф. адмін. права і процесу ф-ту № 3. Харків, 2017. С. 206-209.

48. Карпенко К.К. Елементи адміністративно-правового статусу суб'єктів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні. *Юридичний бюлетень*. 2017. № 4. С. 77-90.

49. Карпенко К.К. Етапи становлення інституту страхування наземних транспортних засобів в Україні. Актуальні проблеми правоохоронної діяльності : матер. *Всеукр. наук.-практ. Інтернет конференції (м. Сєвєродонецьк, 23 грудня 2016 р.)* ; упоряд. к.ю.н., доц. В.С. Бондар, к.ю.н. М.В. Кривонос. Сєвєродонецьк : Луган. держ. ун-т внутр. справ ім. Е.О. Дідоренка, 2017. С. 140-143.

50. Карпенко К.К. Зарубіжний досвід адміністративно-правового регулювання у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка*. 2018 № 2. С. 151-162.

51. Карпенко К.К. Історична ретроспектива формування та розвитку страхування наземних транспортних засобів в Україні. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка*. 2017 № 1. С. 141-150.

52. Карпенко К.К. Особливості формування і розвитку страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів. *Стан та перспективи розвитку адміністративного права України: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф., м. Одеса, 12 жовтня 2016 р.* Одеса : ОДУВС, 2016. С. 74-76.

53. Карпенко К.К. Пряме врегулювання збитків за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні: шляхи удосконалення. *Стан та перспективи розвитку адміністративного права України: матеріали IV міжнар. наук.-практ. конф., м. Одеса, 10 листопада 2017 р.* Одеса: ОДУВС, 2017. С. 250-253.

54. Карпенко К.К. Становлення інституту страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні. *АЕРО-2016. Повітряне і космічне право: [Матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів, м. Київ, Національний авіаційний університет, 24 листопада 2016 р.]* Том 1. Тернопіль: Вектор. С. 36-39.

55. Карпенко К.К. Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: поняття та основні ознаки. *Роль та місце правоохоронних органів у розбудові демократичної правової держави: матеріали IX міжнар. наук.-практ. інтернет-конф., м. Одеса, 30 березня 2017 р.* Одеса: ОДУВС, 2017. С. 23-25.

56. Карпенко К.К. Управління централізованими страховими резервними фондами моторно (транспортного) страхового бюро України. *Роль та місце правоохоронних органів у розбудові демократичної правової держави: матеріали X міжнар. наук.-практ. інтернет-конф., м. Одеса, 30 березня 2018 р.* Одеса: ОДУВС, 2018. С. 43-44.

57. Ківалов С. В. Адміністративне право України: підручник. Одеса: Юридична література, 2003. 896 с.

58. Кінащук Л.Л. Організаційно-правові засади державного особистого обов'язкового страхування співробітників органів внутрішніх справ в Україні: дис. ... канд. юрид. наук:12.00.07. Ірпінь, 2003. С. 33.
59. Кінащук Л.Л. Страхування: теорія і практика проведення: Монографія. К.: Атіка, 2004. 344 с.
60. Коваль Л. В. Адміністративне право. К. : Вентурі, 1996. 248 с.
61. Ковальова Т. В., Коврига Л. П. Тлумачний словник української мови. Харків: Синтекс, 2005. 672 с.
62. Козлов А. В. Системы классификации видов автострахования. *Журнал научных публикаций аспирантов и докторантов*. URL: <http://jurnal.org/articles/2010/ekon55.html>.
63. Козлов Ю. М. Административные правоотношения. М.: Юридическая литература, 1976. 184 с.
64. Комаров С. А. Общая теория государства и права. М. : Юрайт, 1997. 64 с.
65. Комаров С. А. Общая теория государства и права: курс лекций [изд. 2-е, исправ. и дополн.]. М. : Манускрипт, 1996. 312 с.
66. Комзюк А. Т. Актуальні проблеми реформування законодавства про адміністративну відповідальність. *Концепція формування законодавства України: мат. III міжрегіон. наук.-практ. конф. (Запоріжжя, 1998)*. Міносвіти та науки України; Запоріз. держ. ун-т, Запоріжжя, 1999. С. 14-17.
67. Комзюк А. Т., Гуменюк В. А., Салманова Ю. О. Деякі проблеми реформування законодавства про адміністративну відповідальність. *Вісник Університету внутрішніх справ*. 1996. Вип. 1. С. 76-79.
68. Комплексна програма розвитку фінансового сектору України до 2020 року: Постанова Національного банку України від 18.06.2015 року № 391. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/v0391500-15> (дата звернення: 02.10.2017).
69. Кондаков Н. И. Логический словарь-справочник. М., 1971. 720 с.
70. Конопльов В.В. Управлінські рішення в адміністративній діяльності органів внутрішніх справ: сутність та організаційно-правові питання підготовки і прийняття: монографія. Сімферополь: Вид-во Крим. юрид. ін.-ту ХНУВС, ВДМВ “Таврія”, 2006. 356 с.

71. Коньшин Ф.В. Государственное страхование в СССР. М.: Госфиниздат, 1961. 336 с.
72. Коренев А. П. Административное право России. Часть 1. М. : Юрист, 1996. 268 с.
73. Корнеев А.П. Нормы административного права и их применение. М.: Юрид. лит., 1978. 142 с.
74. Котляревский А.С. Финансовое право СССР. Л.: Госиздат, 1926. С. 157.
75. Кулик О. Історія становлення та стан розвитку страхових ринків Болгарії, Польщі, Румунії, Словаччини, Туреччини та Угорщини. *Страхова справа*. 2007. № 3 (23).
76. Кутафин О. Е., Шеремет К. Ф. Компетенция местных Советов. М.: Юрид. лит-ра, 1986. 223 с.
77. Лазарев Б. М. Компетенция органов управления. М. : Юрид. лит., 1972. 280 с.
78. Лояк Ф. Единый страховой рынок: состояние и перспективы. *IN RE*. 1999. №4. С. 10.
79. Малиновський В. Я. Державне управління: навчальний посібник. Вид. 2-ге, доп. та перероб. К.: Атіка, 2003. 576 с.
80. Манес А. Основы страхового дела. СПб.: М.В. Кечеджи-Шаповалов, 1909. 173 с.
81. Манохин В. М. Порядок формирования органов государственного управления. М. : Госюриздат, 1963. 183 с.
82. Манохин В. М. Советская государственная служба. М. : Юрид. лит., 1966. 195 с.
83. Мачуський В. Історико-правові аспекти виникнення страхування: Руська правда і Жулавана грамота містам. *Юридична Україна*. 2007. № 10. С. 10-16.
84. Мачуський. В. Теоретичні проблеми законодавчого визначення поняття страхування. *Право України*. 2010. № 6. С. 195.
85. Мельничук О. С. Словник іноземних слів. К.: Наукова думка, 1974. 565 с.
86. Мицкевич А. В. Субъекты советского права. М.: Юрид. лит., 1962. 213 с.

87. Мінка Т.П. Адміністративне процесуальне право: Навч. посібник. Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2017. 320 с.
88. Могылев Л.А. Государственное страхование в СССР. М.: Финансы и статистика, 1985. С. 5.
89. Навроцький Д.А. Формування страхового ринку України. Дис... к.е.н.: 08.02.03. К., 2005. 198 с.
90. Непран А. В. Проблеми розвитку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та шляхи їх розв'язання. *Фінанси України*. 2014. № 7. С. 75-86.
91. Нечипорук Л.В. Місце страхування в системі економічної безпеки. *Право і безпека*. 2002. № 1. С. 114.
92. Німко О.Б. Адміністративно-правове регулювання державного молодіжного житлового кредитування. Дис. ... к.ю.н.: 12.00.07. К., 2008. 201 с.
93. Огієнко В.І. Страхування: вчора, сьогодні, завжди. *Вісник НБУ*. 1996. №6. С.70-73.
94. Ожегов С.И. Толковый словарь русского языка: 80 000 слов и фразеолог. выражений. РАН Ин-т рус. языка им. В.В. Виноградова. 4 изд., доп. М.: Азбуковник, 1999. 944 с.
95. Осадець С.С. Страхування: Підручник. Вид. 2-ге, перероб. І доп. К.: КНЕУ, 2006. 599 с.
96. Павленко П. І. Проблема правового статусу посадової особи в юридичній літературі. *Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності: зб. наук. ст.* 1999. № 1. С. 151-153.
97. Пахомов І. М., Андріанов М.І., Додін Є.В. Радянське адміністративне право : особлива частина : [підручник для студентів]. Київ : Вища школа, 1971. 301 с.
98. Пацурія Н. Б. Страхове право України: навч. посіб. К. : Юрінком Інтер, 2006. 175 с.
99. Петров Г. И. Основы социального управления. М., 1993. 54 с.

100. Пилипенко С.А. Правове забезпечення обов'язкового особистого страхування працівників органів внутрішніх справ: дис. ... кандидата юрид. наук: 12.00.03. Харків, 2003.

101. Пилипенко С.А. Страхіві небезпеки в договорі страхування. *Підприємництво, господарство і право*. 2001. № 9. С. 46-48.

102. Плішкін В. М. Теорія управління органами внутрішніх справ: підручник. За ред. канд. юрид. наук Ю. Ф. Кравченка. К.: Національна академія внутрішніх справ України, 1999. 702 с.

103. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 1, Т. XXII: 1784-1788 г.г. СПб.:, 1830. С. 734.

104. Популярна юридична енциклопедія. К.: Юрінком Інтер, 2002. 528 с.

105. Постанова Вищого Господарського Суду України від 24.01.2012 р. Справа № 9/179 щодо позову про відшкодування збитків. URL: http://vgsu.arbitr.gov.ua/docs/28_3565570.html.

106. Про внесення змін до Закону України «Про страхування»: Закон України від 4 жовтня 2001 р. № 2745-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2002. № 7. Ст. 50.

107. Про державне страхування в СРСР: Положення (затверджене постановою ЦВК та РНК СРСР від 18 вересня 1925 р.). СЗ СРСР. 1925. № 73. Ст. 537.

108. Про державну службу : Закон України від 10.12.2015 № 889-VIII. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/card/889-19> (дата звернення: 10.10.2017).

109. Про запобігання корупції : Закон України від 14.10.2014 № 1700-VII. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1700-18> (дата звернення: 10.10.2017).

110. Про затвердження Положення про Міністерство фінансів України : Постанова Кабінету Міністрів України від 20 серпня 2014 р. № 375. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/375-2014-п> (дата звернення: 05.10.2017 р.).

111. Про затвердження Положення про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг : Указ Президента від 23 листопада 2011 року № 1070/2011. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1070/2011> (дата звернення: 02.10.2017).

112. Про заходи щодо демонополізації народного господарства: Постанова Ради Міністрів СРСР від 16 серпня 1990 р. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua>

113. Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фі-нансових послуг: Указ Президента України від 23 листопада 2011 року № 1070/2011. *Офіційний вісник України*. 2011. № 15. Ст. 650.

114. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 01.07.2004 р. № 1961-IV . *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 1. Ст. 1.

115. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 01.07.2004 № 1961-IV. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1961-15> (дата звернення: 06.10.2017 р.).

116. Про створення Української державної страхової комерційної організації: Постанова Кабінету Міністрів України від 16 жовтня 1991 р. № 272 URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=272-91-%EF>

117. Про страхування: Декрет Кабінету Міністрів України від 10 травня 1993 р. № 47-93. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 29. Ст. 320.

118. Про страхування: Закон України від 04.10.2001 р. № 2745 – III (із змін. та доп.). *Право і практика*. 2009. № 4. С. 3-38.

119. Про страхування: Закон України від 7 берез. 1996 р. № 85/96–ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 18. Ст. 78.

120. Про страхування: Закон України від 7 березня 1996 р. № 84-96 ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 18. Ст. 78.

121. Про схвалення Концепції розвитку страхового ринку України до 2010 р.: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 серпня 2005 р. *Офіційний вісник України*. 2005. № 35. Ст. 2127.

122. Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг: Закон України від 12 липня 2001 р. № 2664-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2002. № 1. Ст. 1.

123. Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг : Закон України від 12.07.2001 № 2664-III. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. Київ: парламентське видавництво. 2002. № 1. ст. 1.

124. Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг : Закон України від 12.07.2001 № 2664-III. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2664-14> (дата звернення: 15.10.2017).

125. Проблеми правового регулювання фондів загальнообов'язкового державного со-ціального страхування в Україні. *Фінансово-правовая доктрина постсоциалистического государства: Сб. научных докладов. Черновцы, 2003.*

126. Райхер В.К. Общественно-исторические типы страхования. Л.: Акад. наук СССР, 1947. С. 30.

127. Райхер В.К. Общественно-исторические типы страхования. М: ЮКИС, 1992. 346 с.

128. Рассолова Т. М. Страхование автогражданской ответственности в Российской империи. *Юридическая и правовая работа в страховании*. 2005. № 4. С. 33-41.

129. Рейтман Л.И. Личное страхование в СССР. М.: «Финансы», 1969. 135 с.

130. Реформування державного управління в Україні: проблеми і перспективи. [Колек-тив авторів. Наук. керів. Цвєтков В.В.]. К., „Оріяни”, 1998. 364 с.

131. Рішення Конституційного Суду України від 23.12.2014 р. № NQ 7-рп/20 14 Справа NQ 1-6/2014. За конституційним зверненням громадянина Божка Валерія Віталійовича щодо офіційного тлумачення положень пункту 13.1 статті 13 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». URL: <http://ccu.gov.ua/doccatalog/document?id=261606>.

132. Рыбников С.А. Очерки истории страхования в России. *Вестник Госстраха*. 1927. № 19-20. С. 110-112.

133. Рыбников С.А. Страхование дело. М., 1929. 58 с.

134. Рябченко О.П. Держава і економіка: адміністративно-правові аспекти взаємовідносин: монографія / [за заг. ред. О.М. Бандурки]. Харків: Ун-т внутрішніх справ, 1999. 304 с.

135. Сабодаш Р. Страхування кредитних ризиків – спосіб забезпечення виконання зобов'язань чи їх окремий вид? *Підприємство, господарство і право*. 2005. № 11. С. 124.

136. Система охорони здоров'я та соціального страхування в Німеччині URL: www.forinsurer.com.

137. Скакун О. Ф. Теорія держави і права. (Енциклопедичний курс): підручник. Х.: Еспада, 2006. 776 с.

138. Скакун О. Ф. Теорія держави і права: підручник. Пер. з рос. Харків: Консум, 2001. 656 с.

139. Слептухов Ю. А. Страхование ответственности. М. : Аудитор, 2006. 244 с.

140. Словарь иностранных слов. 18-е изд., стер. М.: Русск. язык, 1989. 624 с.

141. Собрание законодательства СССР. 1925. № 75.

142. Собрание законодательства СССР. 1926. № 73.

143. Старилов Ю. Н. Служебное право : учебник. М. : Издательство БЕК, 1996. 698 с.

144. Статистичні дані Міністерства інфраструктури України за підсумками звітного періоду (2016 рік). URL: <http://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pogaluzi-avtomobilnogo-transportu.html?PrintVersion>

145. Страхові послуги : підручник. Осадець С. С. (кер.) та ін. М-во освіти і науки України, Держ. вищ. навч. закл. “Київ. нац. екон. ун-т ім. Вадима Гетьмана”. К.: КНЕУ, 2007. 457 с.

146. Строгович М. С. Логика. М., 1948. 264 с.

147. Тагиев Г.М. Развитие государственного страхования в СССР (1917-1977 гг). М.: Финансы, 1978. С. 104.

148. Титов Ю.П. Хрестоматия по истории государства и права СССР: Дооктябрьский период: Учебное пособие. М.: «Юрид. лит.», 1990. С. 6-25.

149. Ткач Г. Сучасні принципи адміністративного права та їх концептуальне значення для оновлення змісту українського адміністративного права. *Законодавство України. Науково-практичні коментарі*. 2006. № 8. С. 34-40.

150. Тринько Р.І. Страхування в системі економічної безпеки (монографія). Львів: ЛьвДУВС, 2008. С. 90.
151. Фогельсон Ю. Введение в страховое право. Просто о сложном. [2-е изд]. М.: БИК, 2001. 237 с.
152. Фролова И. Т. Философский словарь. [6-е изд., перераб. и доп.]. М.: Политиздат, 1991. 560 с.
153. Фурман В.М. Страхування: теоретичні засади та стратегія розвитку: Монографія. К.: КНЕУ, 2005. 296 с.
154. Харитонов О. І. Адміністративно-правові відносини (проблеми теорії): Монографія. Одеса: Юридична література, 2004. 328 с.
155. Хорин Л. Концепция развития страхового рынка: из неизвестного прошлого в не-понятное завтра URL: <http://archive.kraina.org.ua/ua/module/politics/>
156. Цабрия Д. Д. Статус органа управления. *Советское государство и право*. 1978. № 2. С. 126-131.
157. Цвік М. В., Ткаченко В. Д., Петришин О. В. Загальна теорія держави і права: підручник. Х.: Право, 2002. 427 с.
158. Цивільне право України: В 2-х томах. Т.2. Підручник / За ред. д-ра юрид. наук, проф. Є.О. Харитонова; канд. юрид. Наук Н.Ю. Голубєвої. Х.: ТОВ «Одіссей», 2008. 402 с.
159. Чайкін І. Б. Правове регулювання страхування ризиків на ринках фінансових послуг : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.04. Х., 2007. 22 с.
160. Чупахин Н. Я. Понятие и методы научной классификации объектов исследования. *Вопросы диалектики и логики*. Л., 1967. С. 57–60.
161. Шахов В.В. Введение в страхование. М.: Финансы и статистика, 1992. 190 с.
162. Шахов В.В. Страхование: учебник. М.: Страховой полис, ЮНИТИ, 1997. 311 с.
163. Шерменев М.К. Финансовые резервы в расширенном воспроизводстве. М.: Финансы, 1973. 207 с.

164. Шиминова М.Я. Основы страхового права России. М.: Изд. центр “Анкил”, 1993. 178 с.
165. Шинкаренко И. Э. Страхование ответственности: Справочник. М.: Финансы и статистика, 1999. 208 с.
166. Эриашвили Н.Д. Финансовое право: Учебник для вузов. М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2000. С. 325.
167. Юсупов В. А. Теория административного права. М. : Юрид. лит-ра, 1985. 160 с.
168. Якимов А. Ю. Статус субъекта административной юрисдикции и проблемы его реализации: монография. М. : Проспект, 1999. 200 с.
169. Яковчук М.Ю. До проблем функціонування страхового ринку України: стан та шляхи удосконалення. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2006. № 3. С. 147-149.
170. Brave A. New World: The Changing Landscape for Insurance and Long Term Savings, ABI, London, pp.36-38. URL: <https://www.abi.org.uk/globalassets/sitecore/files/documents/publications/public/2015/a-brave-new-world/a-brave-new-world.pdf>.
171. Evans P., Cullen M. (2015), «Think Piece 7: Regaining and Strengthening Trust in the Insurance and Savings Sector», Forinsurer, “What can accelerate the development of the Ukrainian insurance market?”, available at: <https://forinsurer.com/public/19/02/11/4841?hl=%F7%F2%EE> (Accessed 5 June 2019)
172. Karpenko K.K. Classification of Insurance Owners of Vehicles in Ukraine. *European Reforms Bulletin*. 2017. № 1. P. 26-32.
173. Karpenko K.K. Organization of information exchange between the Motor (Transport) Insurance Bureau of Ukraine and the National Police of Ukraine through the use of data of the Unified Centralized Database of MTIBU contracts of compulsory motor insurance. *European Reforms Bulletin*. 2017. № 2. P. 22-26.

ДОДАТКИ

Додаток А

Список публікацій здобувача:

Основні наукові результати дисертації:

1. Карпенко К.К. Історична ретроспектива формування та розвитку страхування наземних транспортних засобів в Україні. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка*. 2017 № 1. С. 141-150.

2. Karpenko K.K. Classification of Insurance Owners of Vehicles in Ukraine. *European Reforms Bulletin*. 2017. № 1. P. 26-32.

3. Karpenko K.K. Organization of information exchange between the Motor (Transport) Insurance Bureau of Ukraine and the National Police of Ukraine through the use of data of the Unified Centralized Database of MTIBU contracts of compulsory motor insurance. *European Reforms Bulletin*. 2017. № 2. P. 22-26.

4. Карпенко К.К. Елементи адміністративно-правового статусу суб'єктів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні. *Юридичний бюлетень*. 2017. № 4. С. 77-90.

5. Карпенко К.К. Зарубіжний досвід адміністративно-правового регулювання у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка*. 2018 № 2. С. 151-162.

Апробація матеріалів дисертації:

6. Карпенко К.К. Особливості формування і розвитку страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів. *Стан та перспективи розвитку адміністративного права України: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф., м. Одеса, 12 жовтня 2016 р.* Одеса : ОДУВС, 2016. С. 74-76.

7. Карпенко К.К. Етапи становлення інституту страхування наземних транспортних засобів в Україні. *Актуальні проблеми правоохоронної діяльності : матер. Всеукр. наук.-практ. Інтернет конференції (м. Сєвєродонецьк, 23 грудня 2016 р.) ; упоряд. к.ю.н., доц. В.С. Бондар, к.ю.н. М.В. Кривонос*. Сєвєродонецьк : Луган. держ. ун-т внутр. справ ім. Е.О. Дідоренка, 2017. С. 140-143.

8. Карпенко К.К. Становлення інституту страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні. *АЕРО-2016. Повітряне і космічне право: [Матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів, м. Київ, Національний авіаційний університет, 24 листопада 2016 р.]* Том 1. Тернопіль: Вектор. С. 36-39.

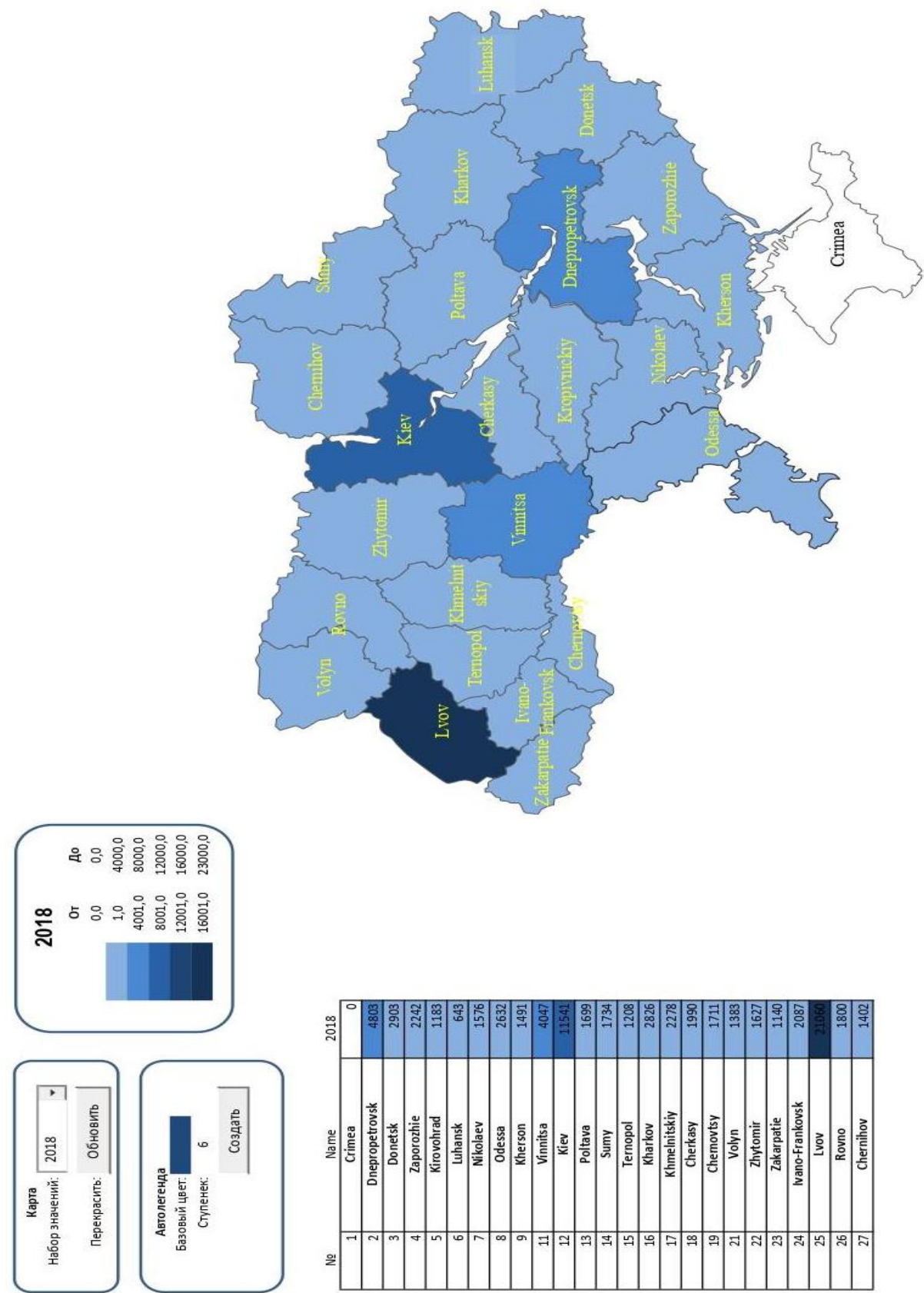
9. Карпенко К.К. Пряме врегулювання збитків за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні: шляхи удосконалення. *Стан та перспективи розвитку адміністративного права України: матеріали IV міжнар. наук.-практ. конф., м. Одеса, 10 листопада 2017 р. Одеса: ОДУВС, 2017. С. 250-253.*

10. Карпенко К.К. Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: поняття та основні ознаки. *Роль та місце правоохоронних органів у розбудові демократичної правової держави: матеріали IX міжнар. наук.-практ. інтернет-конф., м. Одеса, 30 березня 2017 р. Одеса: ОДУВС, 2017. С. 23-25.*

11. Карпенко К.К. Управління централізованими страховими резервними фондами моторно (транспортного) страхового бюро України. *Роль та місце правоохоронних органів у розбудові демократичної правової держави: матеріали X міжнар. наук.-практ. інтернет-конф., м. Одеса, 30 березня 2018 р. Одеса: ОДУВС, 2018. С. 43-44.*

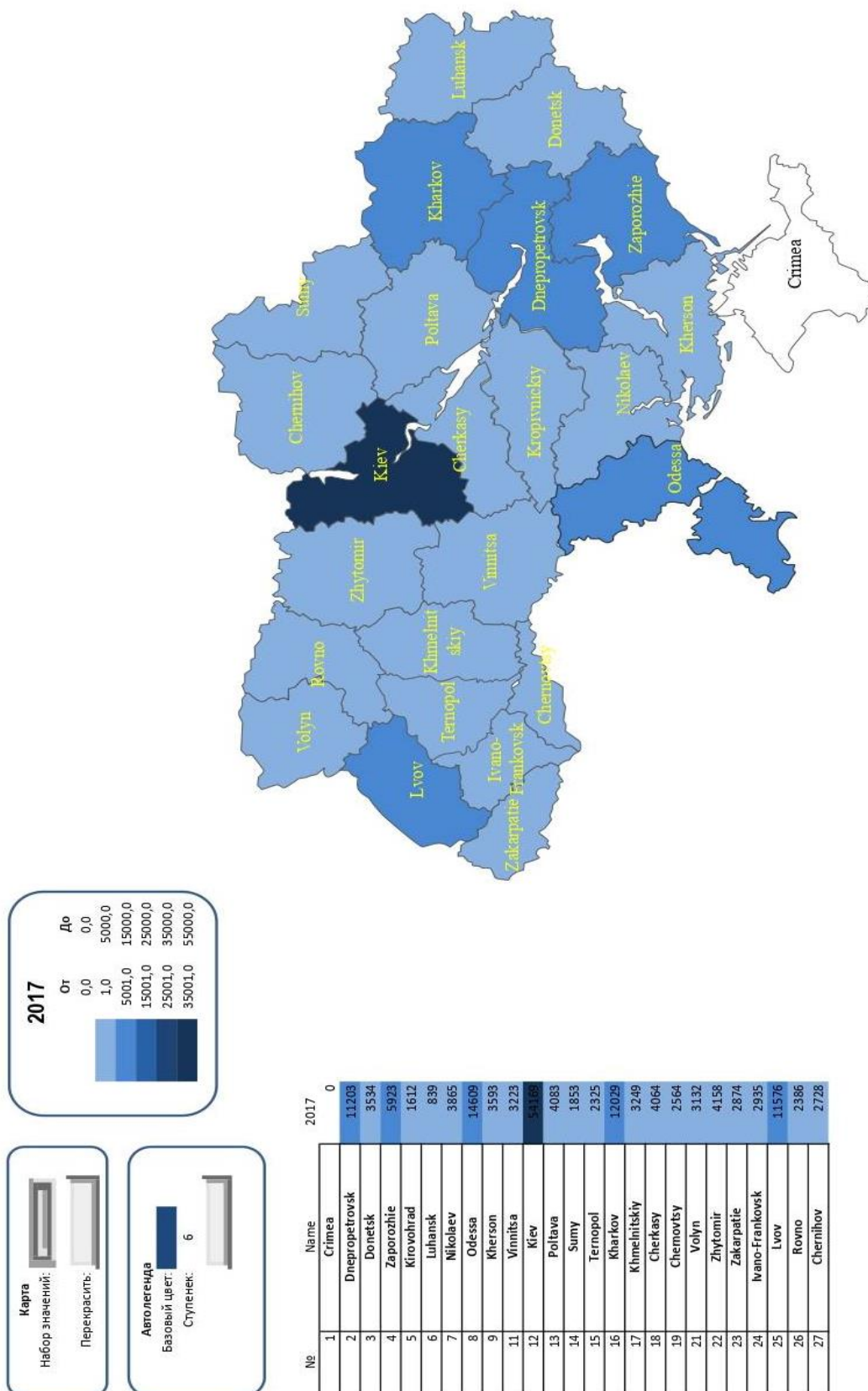
12. Карпенко К.К. Адміністративно-правова сутність правовідносин у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні. *Сучасні проблеми адміністративного права та процесу : тези доп. учасників Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 30 черв. 2017 р.). МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ, каф. адмін. права і процесу ф-ту № 3. Харків, 2017. С. 206-209.*

Кількість осіб, позбавлених права керувати транспортними засобами в Україні за 2018 рік

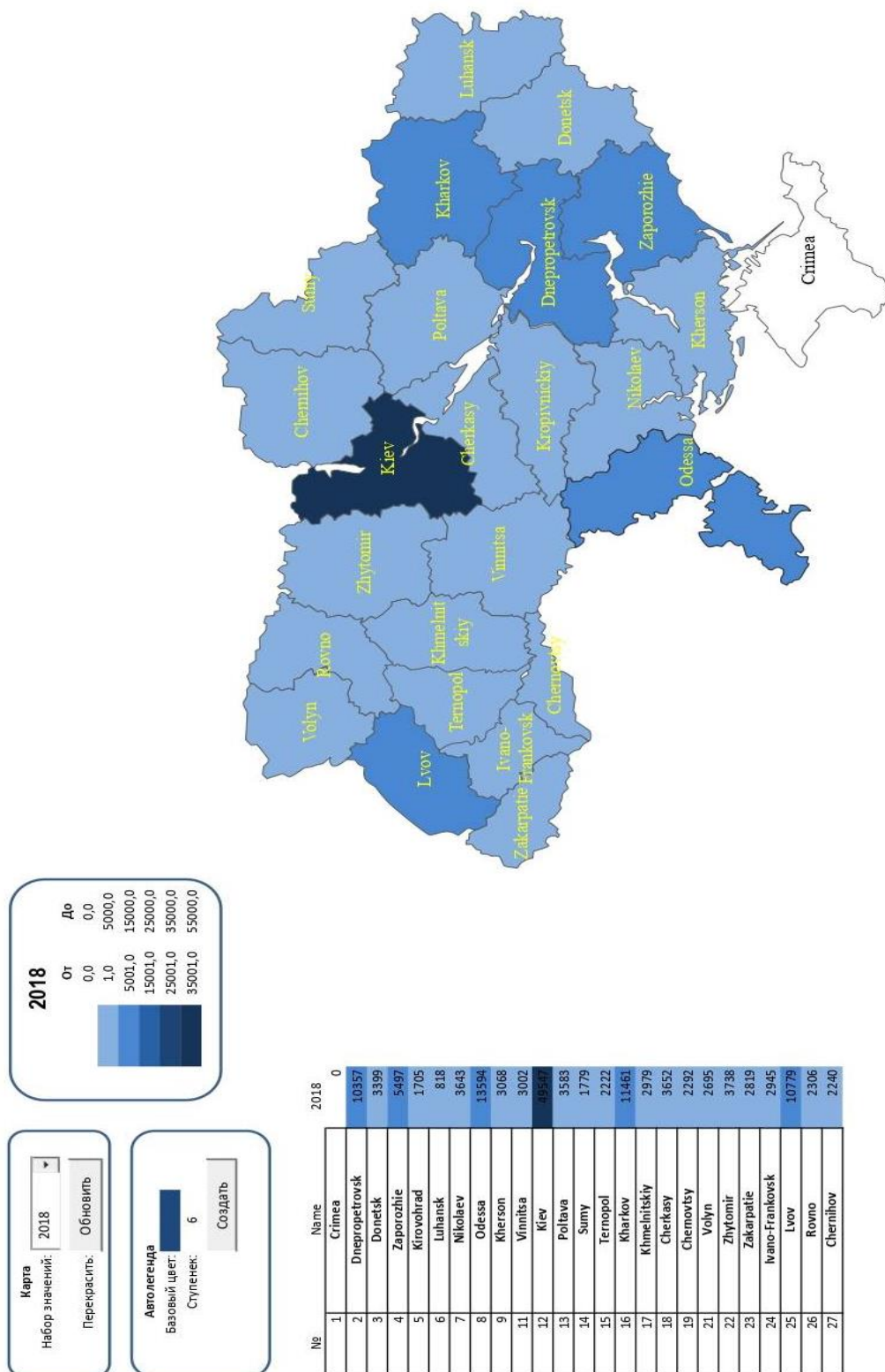


№	Name	2018
1	Crimea	0
2	Dnepropetrovsk	4803
3	Donetsk	2903
4	Zaporozhie	2242
5	Kirovohrad	1183
6	Luhansk	643
7	Nikolaev	1576
8	Odesa	2632
9	Kherson	1491
11	Vinnitsa	4047
12	Kiev	11541
13	Poltava	1699
14	Sumy	1734
15	Ternopol	1208
16	Kharkov	2826
17	Khmelitskiy	2278
18	Cherkasy	1990
19	Chernovtsy	1711
21	Volyn	1383
22	Zhytomir	1627
23	Zakarpate	1140
24	Ivano-Frankovsk	2087
25	Lviv	21060
26	Ravno	1800
27	Chernihov	1402

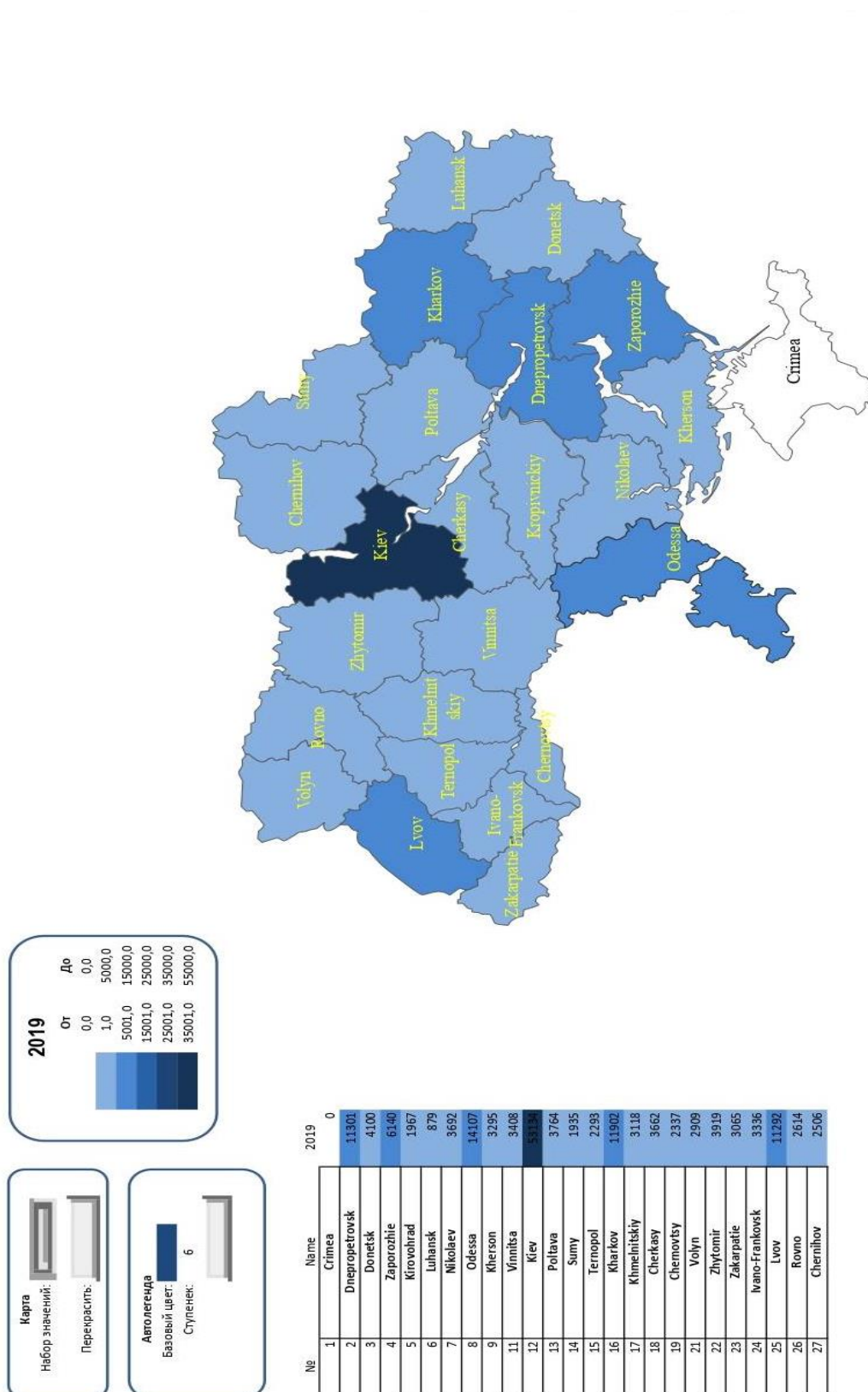
Кількість дорожньо-транспортних пригод в Україні за 2017 рік



Кількість дорожньо-транспортних пригод в Україні за 2018 рік



Кількість дорожньо-транспортних пригод в Україні за 2019 рік



Аналітична довідка
основних показників здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової
відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішніми
договорами

Ринок страхових послуг є другим за рівнем капіталізації серед інших небанківських фінансових ринків. Кількість страхових компаній станом на 31.12.2019 становила 233, з яких 23 СК зі страхування життя (СК "Life") та 210 страхових компаній, що здійснювали види страхування, інші, ніж страхування життя (СК "non-Life").

Кількість страхових компаній у 2017–2019 роки

Кількість страхових компаній	Станом на 31.12.2017	Станом на 31.12.2018	Станом на 31.12.2019
Загальна кількість	294	281	233
в т.ч. СК "non-Life"	261	251	210
в т.ч. СК "Life"	33	30	23

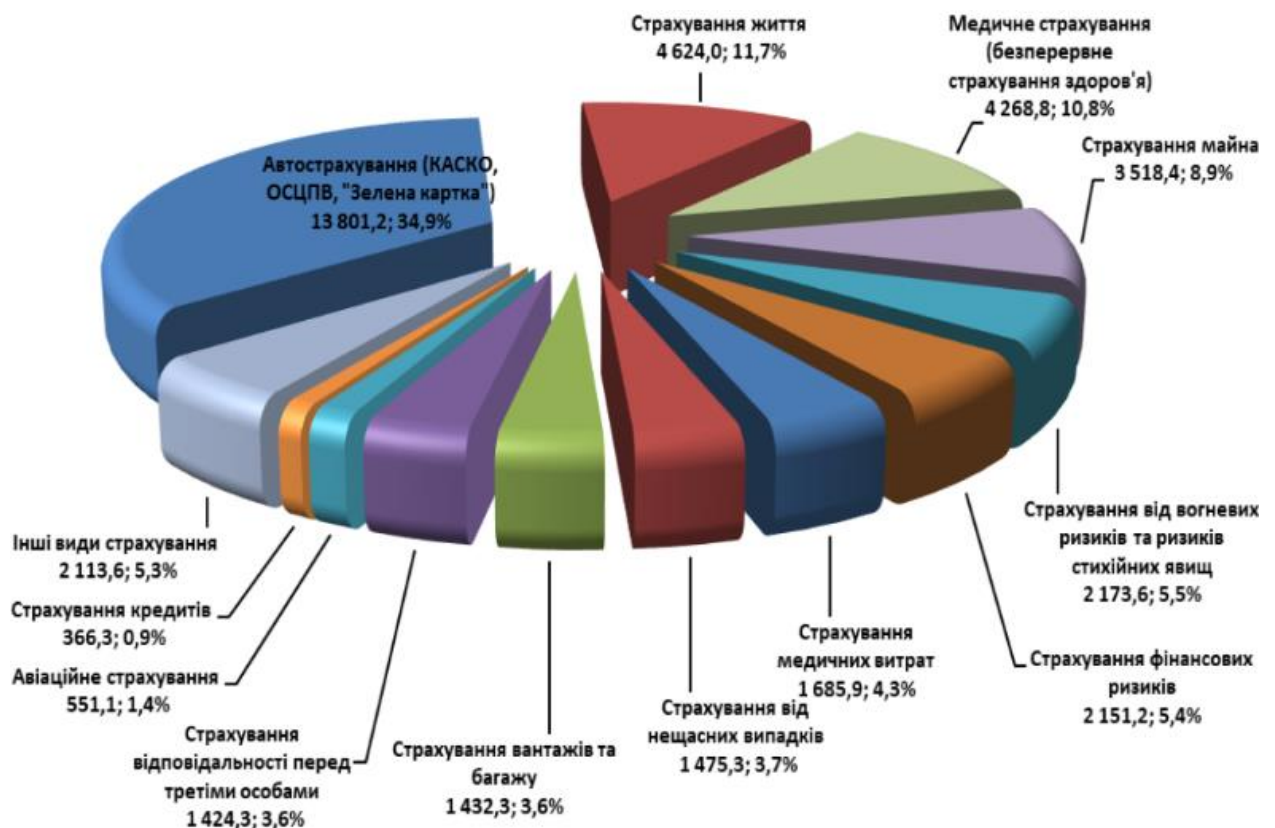
Ринок обов'язкового страхування представлений 40ка видами, визначеними статтею 7 Закону України «Про страхування». Левову частку ринку обов'язкового страхування займає страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та особисте страхування від нещасних випадків на транспорті.



Протягом аналізованого періоду збільшилась кількість укладених договорів страхування на 516 847 тис. одиниць.

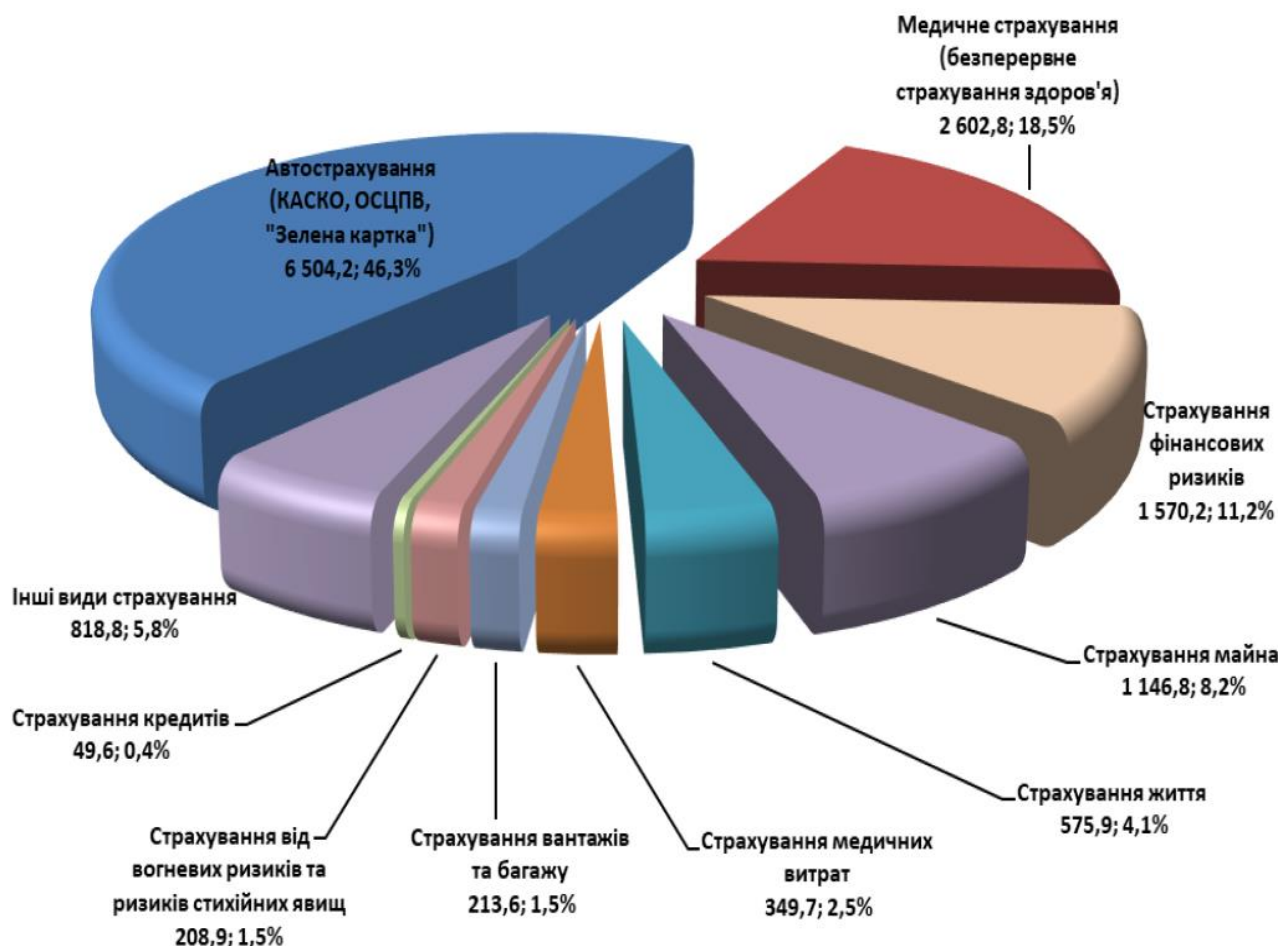


За інформацією за 12 місяців 2015 року, у порівнянні з 12 місяцями 2016 року, обсяг надходжень валових страхових платежів збільшився на 436 548 859 грн. (14,7%); за 12 місяців 2016 року, у порівнянні з 12 місяцями 2017 року, обсяг надходжень валових страхових платежів збільшився на 330 965 902 грн. (9,7%); за 12 місяців 2017 року, у порівнянні з 12 місяцями 2018 року, обсяг надходжень валових страхових платежів збільшився на 748 079 126 грн. (20%); за 12 місяців 2018 року, у порівнянні з 12 місяцями 2019 року, обсяг надходжень валових страхових платежів збільшився на 123 525 166 грн. (12 %). Збільшення валових страхових премій відбулося по автострахованню (КАСКО, ОСЦПВ, "Зелена картка").



Структура чистих страхових премій за видами страхування станом на 31.12.2019

У структурі страхових премій за мінусом частки страхових премій, сплачених перестраховикам-резидентам, за видами страхування станом на 31.12.2019 найбільша питома вага належить автострахуванню (КАСКО, ОСЦПВ, «Зелена картка») – 13 801,2 млн грн (або 34,9%) (станом на 31.12.2018 даний показник становив 11 720,7 млн грн (або 34,0%)).



Структура чистих страхових виплат за видами страхування станом на 31.12.2019



Високий рівень валових страхових виплат (більше за загальний по ринку) спостерігався за обов'язковим страхуванням цивільної відповідальності власників транспортних засобів – 45,0% (станом на 31.12.2018 – 44,7%).

Обсяг валових страхових виплат при страхуванні наземного транспорту (КАСКО) за 2019 рік становив 3 576,0 млн грн, що на 13,6% більше, ніж за аналогічний період 2018 року; обсяг валових страхових виплат при страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ) становив 2 527,9 млн грн, що на 17,9% більше, ніж за аналогічний період 2018 року; обсяг валових страхових виплат при страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (за міжнародними договорами) "Зелена картка" становив 610,8 млн грн, що на 13,6% більше, ніж за аналогічний період 2018 року.

Висновок:

1. Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів займає найбільшу частку ринку страхових послуг.

2. Співвідношення страхових премій до страхових виплат свідчить про високий рівень рентабельності даного виду страхування на рівні 40 % від сплачених страхових премій.

3. Кількість страхових компаній, яка отримала ліцензію на здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є переважаючою на ринку страхових послуг, що свідчить про розгалужену інфраструктуру надання страхових послуг.

Дані опитування працівників страхових компаній, які мають ліцензію на здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (у %, 113 респондентів, 2020 р.)

№ п/п	Питання	Результати (%)
1.	Який вид страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів Ви більше всього оформлюєте? а) «ОСАГО» б) «КАСКО» в) «Зелена карта» г) складно відповісти	88,5 % 3,5 % 8 % -
2.	Де страхувальники оформлюють договір обов'язкового страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів? а) в офісі страхової компанії б) у відділенні банку в) через сайт страхової компанії г) у вільних страхових агентів д) інша відповідь	39 % 8,8 % 18,5 % 29,2 % 4,5%
3.	Чи спрощує отримання компенсації за матеріальний збиток впровадження Європротоколу? а) так б) скоріше так, ніж ні в) скоріше ні, ніж так г) ні д) складно відповісти	8 % 22,1% 54,9 % 15% -
4.	Як ви оцінюєте сучасний стан страхового ринку в Україні? а) позитивно б) скоріше позитивно, ніж негативно в) скоріше негативно, ніж позитивно г) негативно д) складно відповісти	2,6% 7,2% 68,1 % 22,1 % -
5.	Як Ви вважаєте, чи знаходиться ринок страхових послуг України на Європейському рівні? а) так б) скоріше так, ніж ні в) скоріше ні, ніж так г) ні д) складно відповісти	- 9,7% 18,6% 71,7 % -

6.	Чи сприяє врегулюванню конфліктних ситуацій в разі ДТП впровадження Європротоколу? а) так б) скоріше так, ніж ні в) скоріше ні, ніж так г) ні д) складно відповісти	3,5 % 20,3 % 53,2 % 16,8 % 6,2 %
7.	Чи доцільно встановити підвищений тариф тим, хто регулярно потрапляє в аварійні ситуації, і знижений тариф для акуратних водіїв? а) так б) скоріше так, ніж ні в) скоріше ні, ніж так г) ні д) складно відповісти	69,9 % 30,1 % - - -
8.	Чи погоджуєтесь Ви, що кожен водій повинен платити за поліс ОСАГО відповідно до своєї власної страхової історії і зі своїми ризиками? а) так б) скоріше так, ніж ні в) скоріше ні, ніж так г) ні д) складно відповісти	72,5 % 27,5 % - - -
9.	Чи доцільно введення принципу розвитку індивідуальної відповідальності водіїв і персональний розрахунок тарифів в залежності від практики аварійності? а) так б) скоріше так, ніж ні в) скоріше ні, ніж так г) ні д) складно відповісти	64,6 % 24,8 % 8 % 2,6 % -
10.	Як Ви вважаєте, чи є законодавство України у сфері обов'язкового страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів досконалим? а) так б) скоріше так, ніж ні в) скоріше ні, ніж так г) ні д) складно відповісти	- - 44,6 % 33,8 % 21,6 %

11.	Дайте оцінку дії нормативних актів у сфері обов'язкового страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів: а) відмінно б) добре в) задовільно г) незадовільно д) складно відповісти	- 9,75 % 84,95 % 5,30 % -
12.	Як Ви можете оцінити діяльність органів Національної поліції під час оформлення ДТП? а) позитивно б) скоріше позитивно, ніж негативно в) скоріше негативно, ніж позитивно г) негативно д) складно відповісти	15,04 % 76,98 % 5,42 % 2,65 % -
13.	Як Ви вважаєте, чи покращилась процедура оформлення електронного договору (полісу) обов'язкового страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів? а) так б) скоріше так, ніж ні в) скоріше ні, ніж так г) ні д) складно відповісти	78,8 % 21,2 % - - -
14.	Чи траплялись у Вашій діяльності випадки виготовлення та використання підроблених (фальшивих) полісів, страхових сертифікатів обов'язкового страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів? а) так б) ні	13,3 % 86,7 %
15.	Як Ви вважаєте, чи на достатньому рівні використовується закордонний досвід, щодо обов'язкового страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів? а) достатньо б) недостатньо в) дуже низько г) не використовується взагалі д) складно відповісти	- 9,75 % 79,6 % - 10,65 %

16.	На шляху до удосконалення системи «електронний поліс», які проблеми мають бути вирішені найближчим часом? а) запровадження оперативного та безумовного внесення до ЦБД МТСБУ повної і достовірної інформації про укладені договори страхування; б) запровадження безготівкової форми оплати страхової послуги; в) забезпечення можливості швидкого обмеження проблемного страховика укладати нові договори ОСЦПВ г) всі вище згадані пропозиції є слушними	9,75 % 6,19 % 15,04 % 69,02 %
17.	Як запровадження «прямого врегулювання збитків» вплинуло на ринок обов'язкового страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів? а) позитивно б) скоріше позитивно, ніж негативно в) скоріше негативно, ніж позитивно г) негативно д) складно відповісти	- - 38,1 % 61,9% -
18.	Досвід роботи на посаді: а) до 5 років б) до 10 років в) до 15 років г) понад 15 років	69,9 % 17,7 % 8 % 4,4 %
19.	Вік: а) 18-25 років б) 26-35 років в) 36-55 років г) понад 55 років	47,7 % 31,8 % 20,5 % -
20.	Освіта: а) вища (3-4 рівень ВНЗ) б) вища (1-2 рівень ВНЗ: технікум, ПТУ) в) середня г) Н/середнього	83 % 17 % - -

ЗАТВЕРДЖУЮ

Перший проректор
Одеського державного
університету внутрішніх справ
доктор юридичних наук, професор
С.О. Кузнichenko
«10» _____ 2020 р.

АКТ

**впровадження результатів дисертаційної роботи Карпенко Карини
Костянтинівни на тему «Адміністративно-правове регулювання у сфері
страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних
транспортних засобів в Україні» за спеціальністю 12.00.07 –
адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право в
освітній процес Одеського державного університету внутрішніх справ**

Комісія Одеського державного університету внутрішніх справ у складі: начальника навчально-методичного відділу кандидата технічних наук, доцента Сіфорова Олександра Івановича; завідувача кафедри адміністративного права та адміністративного процесу, доктора юридичних наук, доцента Денисової Аліни Володимирівни; професора кафедри адміністративного права та адміністративного процесу, кандидата юридичних наук, доцента Коропатого Олега Миколайовича, вивчивши матеріали дисертаційної роботи аспіранта кафедри Карпенко К.К., які опубліковані у наукових статтях і тезах доповідей на конференціях, вважає, що вони підготовлені на високому науково-методологічному рівні, містять ґрунтовні теоретичні і практичні висновки та рекомендації, що можуть бути використані в освітньому процесі університету під час підготовки навчальних програм, робочих навчальних програм, лекційних матеріалів, матеріалів для самостійної підготовки під час викладання навчальних дисциплін «Фінансове право» та «Адміністративне право».

Члени комісії:

О.І. Сіфоров

А.В. Денисова**О.М. Коропатов**

ЗАТВЕРДЖУЮ

Проректор Луганського

державного

університету внутрішніх справ

імені Е. О. Дідоренка

В.Р. Кім

«13» 2020 року

**АКТ**

впровадження результатів дисертаційної роботи Карпенко Карини Костянтинівни на тему «Адміністративно-правове регулювання у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні» за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право в освітній процес Одеського державного університету внутрішніх справ

Комісія у складі голови: завідувача кафедри організації правоохоронних та судових органів факультету підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка, доктора юридичних наук доцента Іваницького Сергія Олександровича; членів комісії: доцента кафедри кримінально-правових дисциплін факультету підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка, кандидата юридичних наук, доцента Головкина Сергія Вікторовича; доцента кафедри організації правоохоронних та судових органів факультету підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка, кандидата юридичних наук Яковенка Миколи Олексійовича, вивчивши матеріали дисертаційної роботи аспіранта кафедри Карпенко К.К., які опубліковані у наукових статтях і тезах доповідей на конференціях, вважає, що вони підготовлені на високому науково-методичному рівні, містять ґрунтовні теоретичні і практичні висновки та рекомендації, що можуть бути використані в освітньому процесі університету під час підготовки навчальних програм, робочих навчальних програм, лекційних матеріалів, матеріалів для самостійної підготовки під час викладання навчальних дисциплін «Фінансове право» та «Адміністративне право».

Голова комісії:

Члени комісії:

С.О. Іваницький

С.В. Головін

М.О. Яковенко

ЗАТВЕРДЖУЮ

Перший проректор
Одеського державного
університету внутрішніх справ
доктор юридичних наук, професор
С.О. Кузнichenko
2020 р.

**АКТ**

впровадження результатів дисертаційної роботи Карпенко Карини Костянтинівни на тему «Адміністративно-правове регулювання у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні» за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право в науково-дослідну діяльність Одеського державного університету внутрішніх справ

Комісія у складі:

голови комісії – начальника відділу організації наукової роботи, кандидат юридичних наук Домброван Наталі Василівни;

членів комісії:

- завідувача кафедри адміністративного права та адміністративного процесу, доктора юридичних наук, доцента Денісової Аліни Володимирівни;
- завідувача кафедри адміністративної діяльності поліції, доктора юридичних наук, доцента Корнієнка Максима Вікторовича;
- професора кафедри кібербезпеки та інформаційного забезпечення, доктора юридичних наук, професора Грохольського Володимира Людвиновича

ВСТАНОВИЛА:

наукові результати дослідження з проблематики адміністративно-правового регулювання у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні, викладені у наукових працях Карпенко К.К., а саме: Історична ретроспектива формування та розвитку страхування наземних транспортних засобів в Україні. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка*. 2017 № 1. С. 141-150.; Classification of Insurance Owners of Vehicles in Ukraine. *European Reforms Bulletin*. 2017. № 1. P. 26-32; Organization of information exchange between the Motor (Transport) Insurance Bureau of Ukraine and the National Police of Ukraine through the use of data of the Unified Centralized Database of MTIBU contracts of compulsory motor insurance. *European Reforms Bulletin*. 2017. № 2. P. 22-26; Елементи адміністративно-правового статусу суб'єктів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в

Україні. *Юридичний бюлетень*. 2017. № 4. С. 77-90; Зарубіжний досвід адміністративно-правового регулювання у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка*. 2018 № 2. С. 151-162., впроваджені в наукову-дослідну діяльність Одеського державного університету внутрішніх справ.

Отримані особисто здобувачем наукові результати мають теоретичне значення для розвитку юридичної науки, а також практичну спрямованість у межах правотворчої діяльності. Зокрема, при розробці стратегій та концепцій, нормативно-правових актів, спрямованих на реалізацію їх положень, законодавчих актів щодо адміністративно-правового регулювання у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні.

Голова комісії:



Н.В. Домброван

Члени комісії:



В.Л. Грохольський

А.В. Денисова

М.В. Корнієнко

ЗАТВЕРДЖУЮ

Проректор Луганського державного
університету внутрішніх справ
імені Е. О. Дідоренка« 13 » **В.Р. Кім** 2020 року**АКТ**

впровадження результатів дисертаційної роботи Карпенко Карини Костянтинівни на тему «Адміністративно-правове регулювання у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні» за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право в науково-дослідну діяльність Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка

Комісія у складі:

голови: завідувача кафедри організації правоохоронних та судових органів факультету підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка, доктора юридичних наук доцента Іваницького Сергія Олександровича;

членів комісії: доцента кафедри кримінально-правових дисциплін факультету підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка, кандидата юридичних наук, доцента Головкина Сергія Вікторовича; доцента кафедри організації правоохоронних та судових органів факультету підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка, кандидата юридичних наук Яковенка Миколи Олексійовича

ВСТАНОВИЛА:

наукові результати дослідження з проблематики адміністративно-правового регулювання у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні, викладені у наукових працях Карпенко К.К., а саме: Історична ретроспектива формування та розвитку страхування наземних транспортних засобів в Україні. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка*. 2017 № 1. С. 141-150.; Classification of Insurance Owners of Vehicles in Ukraine. *European Reforms Bulletin*. 2017. № 1. P. 26-32; Organization of information exchange between the Motor (Transport) Insurance Bureau of Ukraine and the National Police of Ukraine through the use of data of the Unified Centralized Database of MTIBU contracts of compulsory motor insurance. *European Reforms Bulletin*. 2017. № 2. P. 22-26; Елементи

адміністративно-правового статусу суб'єктів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні. *Юридичний бюлетень*. 2017. № 4. С. 77-90; Зарубіжний досвід адміністративно-правового регулювання у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка*. 2018 № 2. С. 151-162., впроваджені в наукову-дослідну діяльність Одеського державного університету внутрішніх справ.

Отримані особисто здобувачем наукові результати мають теоретичне значення для розвитку юридичної науки, а також практичну спрямованість у межах правотворчої діяльності. Зокрема, при розробці стратегій та концепцій, нормативно-правових актів, спрямованих на реалізацію їх положень, законодавчих актів щодо адміністративно-правового регулювання у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні.

Голова комісії: завідувач кафедри організації правоохоронних та судових органів факультету підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка доктор юридичних наук, доцент



С.О. Іваницький

Члени комісії: доцент кафедри кримінально-правових дисциплін факультету підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка кандидат юридичних наук, доцент



С.В. Головкін

доцент кафедри організації правоохоронних та судових органів факультету підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка, кандидат юридичних наук



М.О. Яковенко

**МВС УКРАЇНИ****ОДЕСЬКИЙ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

вул. Успенська, 1, м. Одеса, 65014
т. (048) 702-50-61
e-mail: oduvsofficial@gmail.com
сайт: www.oduvs.edu.ua
код згідно з ЄДРПОУ: 08571570

17.02.2020 № 354
На № _____ від _____

Голові підкомітету з питань
оподаткування податком на
додану вартість
Верховної Ради України
Народному депутату України
Олексію ЛЕОНОВУ

вул. Грушевського, 5, м. Київ,
01008

**Про направлення пропозицій
щодо удосконалення чинного законодавства**

Шановний пане Олексію!

Аспірантом кафедри адміністративного права та адміністративного процесу Одеського державного університету внутрішніх справ Карпенко К.К. проводиться наукове дослідження на тему: «Адміністративно-правове регулювання у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні». За результатами дослідження сформульовано низку пропозицій щодо удосконалення чинного законодавства в зазначеній сфері.

Направляємо Вам пропозиції з удосконалення законодавства щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів для можливого використання у Вашій законотворчій діяльності.

Заздалегідь вдячні за співпрацю.

Додаток: на 1-у арк. у 1-му прим.

**З повагою
перший проректор**

Сергій КУЗНІЧЕНКО

Каріна Карпенко (096) 563 05 80

