

ГЕНЕЗИС АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ

У статті узагальнені підходи до дослідження еволюції автотранспортного страхування та впливу на його розвиток історичних, економічних, соціальних та політичних факторів. Запропонована періодизація розвитку автотранспортного страхування. Здійснено дослідження становлення та розвитку автотранспортного страхування в Україні. Проведений аналіз основних подій, які упродовж відповідних історичних періодів мали істотний вплив на провадження автотранспортного страхування та визначали його подальший вектор розвитку.

Ключові слова: автотранспортне страхування, дорожньо-транспортна пригода, майнові права, страхувальники, потерпілі особи.

SALAYCHUK O. M.

Kyiv National University of Trade and Economics

THE GENESIS OF MOTOR INSURANCE

This article generalizes approaches to research of motor insurance evolution and influences of historical, economic, social and political impacts on motor insurance. The author proposes a periodization of motor insurance development. The establishment and development of motor insurance in Ukraine has been performed. It has been analyzed the most important events impacted on motor insurance within the certain historical periods and which predetermined vector of its further development.

Key words: motor insurance, road-traffic accident, property rights, insurers, victims.

Постановка проблеми

У сучасних економічних системах більшості країн світу страхування, а особливо соціально-орієнтовані його види, є одним із важливих механізмів, за допомогою якого реалізується державна політика соціально-економічного захисту населення, підвищується ефективність суспільного розвитку, акумулюються значні інвестиційні ресурси. Найдинамічнішим структурним компонентом страхової галузі виступає автотранспортне страхування у зв'язку із розвитком транспортної інфраструктури, здешевленням та доступністю транспортних засобів, постійного їх кількісного та якісного збільшення. Відіграючи важливу соціальну роль у суспільстві, автотранспортне страхування виступає пріоритетним вектором розвитку більшості національних страхових ринків. Дослідження еволюції автотранспортного страхування, враховуючи історичні, економічні та соціальні фактори, які зумовили появу цього комплексу видів страхування, дозволяє розкрити його сутність та розробити ряд заходів щодо вдосконалення цього фінансового механізму захисту майнових прав громадян.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Дослідженню окремих аспектів означеної проблеми присвячені праці ряду зарубіжних науковців та практиків: В. Райхер, Б. Райзберг, А. Азриліян, Д. Бланд, І. Корчевська, В. Шевчук, А. Курсі, Р. Дейда, У. Лемор, Є. Герман та ін. Серед вітчизняних науковців заслуговують на увагу роботи С. Волосович, В. Базилевича, С. Осадеця, К. Лібих, О. Залетова, Н. Внукової, М. Лутака, Т. Ротової, Р. Пікус, Я. Шумелди, В. Фурмана, А. Камневої, Т. Говорушко, Г. Бовсуновської, Т. Яворської, О. Гаманкової та ін.

Метою статті є дослідження генезису автотранспортного страхування, факторів, які зумовили його появу, а також виокремлення основних етапів його розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження

На сьогодні фактично існують дві гіпотези щодо виникнення автотранспортного страхування. Відповідно до однієї з них, автотранспортне страхування було започатковане понад 250 років тому у Франції, разом із появою омнібусів – різновиду міського громадського транспорту, звичного для другої половини XIX століття. Більш поширеною серед науковців є друга гіпотеза, відповідно до якої історія автотранспортного страхування починає свій відлік саме з 1898 року, після того, як у 1895 році у США випустили перший автомобіль [1].

Незважаючи на різні погляди дослідників щодо періоду зародження автотранспортного страхування у світі, загально визнаним є той факт, що потреба у автотранспортному страхуванні виникла одночасно із появою перших транспортних засобів. Адже з початком експлуатації суспільством транспортних засобів з'явилися дорожньо-транспортні пригоди, за наслідками яких завдавалися збитки учасникам таких пригод.

Основні етапи та фактори розвитку автотранспортного страхування, а також характерні риси, притаманні цьому комплексу видів страхування у процесі його еволюції з відповідною умовністю узагальнено у табл. 1.

Перший етап автотранспортного страхування починає свій відлік від появи транспортних засобів та усвідомлення автовласниками того факту, що експлуатація транспортного засобу може призвести до непередбачуваних подій – дорожньо-транспортних пригод, за наслідками яких, їм або третім особам будуть завдані певні збитки. Наприкінці XIX ст. автотранспортне страхування, зокрема у Великобританії,

передбачало, як правило, дуальний страховий захист учасників дорожнього руху: автомобіля від пошкоджень за результатами дорожньо-транспортних пригод, а водія від наслідків нещасного випадку і настання його цивільно-правової відповідальності. Проте, такий механізм не у повній мірі відповідав інтересам третіх осіб – потерпілих у ДТП, адже страхові відносини здійснювалися між страховиком і страхувальником, котрий, у кінцевому підсумку, і отримував страхове відшкодування [2].

Таблиця 1

Етапи розвитку автотранспортного страхування

<i>Етапи</i>	<i>Фактори впливу на розвиток</i>	<i>Характерні риси</i>
Перший (друга половина XVIII ст. – кінець XIX ст.)	Поява транспортного засобу, як об'єкту ризику.	Стихійний характер автотранспортного страхування, страхування транспортного засобу здебільшого як майна, відсутність методичних та методологічних основ його здійснення.
Другий (початок XX ст. – перша половина XX ст.)	Різке збільшення кількості транспортних засобів. Вдосконалення технічних характеристик транспортних засобів, що призводило до підвищення ризиковості їх експлуатації.	Розподіл автотранспортного страхування: на страхування автомобіля та страхування відповідальності водія/власника транспортного засобу. Страхові відносини відбуваються у системі «страховик – страхувальник».
Третій (1925–1953 рр.)	Створення законодавчої, методологічної бази для розвитку автотранспортного страхування. Розвиток автомобільного туризму.	Запровадження у країнах на законодавчому рівні обов'язковості страхування цивільно-правової відповідальності автовласників перед третіми особами. Система відносин «страховик – страхувальник – потерпілий».
Четвертий (1953–1972 рр.)	Розвиток міжнародного автомобільного туризму. Лібералізація візового режиму.	Заснування міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка». Уніфікація страхового законодавства у різних країнах. Формування системи відносин «страховик – страхувальник – потерпілий – Національне Бюро».
П'ятий (1972 р. – теперішній час)	Економіко-політична інтеграція країн. Усування адміністративних бар'єрів для міграції людей, товарів, послуг, переміщення транспортних засобів. Розвиток інформаційних технологій.	Гармонізація вимог та принципів до провадження обов'язкового автострахування. Заснування механізмів гарантування страхових виплат. Соціалізація автострахування. Система відносин «страховик – страхувальник – потерпілий – Національне бюро – гарантійний фонд. Перехід до електронних полісів та укладання договорів страхування через інтернет.

Складено на основі [2, 4–8] та самостійних досліджень автора.

З часом (у 20-і роки XX ст.) вище означена обставина, зростання рівня суспільного добробуту [3, с. 295], різке збільшення кількості автомобілів обумовили чітке виокремлення з автотранспортного страхування добровільного страхування автомобілів та обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобілів перед третіми особами, яке вперше було запроваджене у 1925 році у США [4]. Згадані тенденції були характерними для другого етапу розвитку автотранспортного страхування, протягом якого також відзначалось стрімке поширення обов'язкового автотранспортного страхування у країнах Західної Європи. У 1927 році першою європейською країною, яка запровадила у обов'язкове автострахування, була Данія, пізніше відповідні закони були прийняті Фінляндією та Норвегією. У 50-х роках XX ст. обов'язкове автотранспортне страхування поширювалось у Великобританії, Люксембурзі, Ірландії, Чехословаччині, Німеччині, Франції, Бельгії та Італії [5].

Із неминучим розвитком міжнародного автомобільного сполучення в Європі у 20–40-х роках XX століття назріло питання щодо необхідності поширення діючих на той час в окремих країнах умов обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності автовласників під час відвідування інших країн. Таким чином, виникла основна передумова для створення міжнародного страхового законодавства, яке б уніфікувало умови та принципи провадження цього виду страхування у різних країнах [6].

Характерним для третього етапу розвитку автотранспортного страхування було вдосконалення існуючих нормативно-методичних підходів до провадження автотранспортного страхування у країнах та

пошук шляхів створення урядами країн Європи системи, яка могла б, з однієї сторони, захищати інтереси потерпілого в результаті дорожньо-транспортної події у випадку заподіяння йому збитку (шкоди) іноземним громадянином, а, з іншої, – позбавити власника транспортного засобу під час подорожі по території Європи від необхідності виконання додаткових вимог з автотранспортного страхування, що передбачалися національним законодавством про обов'язкове страхування цивільної відповідальності автовласників [7]. Основною перешкодою для створення та впровадження такої системи було невирішеність правового питання про підпорядкування іноземних автовласників, які приїжджали з-за кордону, обов'язковому страхуванню їх цивільної відповідальності. Адже, на той час, в одних країнах (Великобританія, Ірландія, Данія, Норвегія, Швеція, Фінляндія) на законодавчому рівні передбачалася обов'язковість автострахування для іноземних автовласників, а в інших (Німеччина, Швейцарія, Австрія, Чехословаччина) іноземні автовласники звільнялися від такого обов'язку [8]. Поставлені завдання були вирішені у 1949 році Комітетом з транспорту при Європейській економічній комісії шляхом видачі Рекомендації №5 урядам країн Західної Європи щодо основних принципів договорів обов'язкового страхування відповідальності власників транспортних засобів перед третіми особами [9]. Подальшим результатом видачі цього документу стало заснування Міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка» у 1953 році, яка об'єднала десять європейських країн (Бельгію, Великобританію, Грецію, Данію, Ірландію, Італію, Люксембург, Нідерланди, ФРН та Францію), уряди яких задекларували намір ухвалити законодавчі акти, які регламентували б створення системи «Зелена картка» та взаємовідносини між країнами-членами такої системи [10].

Означені нововведення поклали початок четвертому етапу розвитку автотранспортного страхування. Він характеризується продовженням процесу об'єднання країн, переважно за політико-географічним принципом, у міжнародні системи автомобільного страхування. Окрім міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка», яка налічувала вже понад 40 країн, було запроваджено «Помаранчеву картку» (19 країн), «Блакитну картку» (9 країн), «Рожеву картку» (6 країн), «Коричневу картку» (14 країн), «Жовту картку» (11 країн).

П'ятий етап розвитку автотранспортного страхування розпочинається у 1972 році, що обумовлено необхідністю міжфункціональної координації між страховиками та Національними бюро, отримання синергетичного ефекту від їх взаємодії, забезпечення її технологічної підтримки, гармонізації страхових продуктів згідно із міжнародними стандартами [11, с. 338]. Це вплинуло на прийняття та запровадження на міжнародному рівні перших нормативних актів (Директив Ради Європейського Співтовариства), які сприяли наближенню законодавства різних країн у питаннях страхування цивільно-правової відповідальності автовласників перед третіми особами, спрощенню процедури контролю з боку компетентних органів за наявністю у водіїв договорів автострахування, вдосконаленню захисту майнових прав потерпілих у результаті дорожньо-транспортних пригод, а також запровадженню механізму безумовного гарантування страхових виплат. Цей етап також супроводжується впровадженням інформаційних та інноваційних технологій, вдосконаленням рівня страхового захисту та підвищенням якості страхових послуг. Зокрема, йдеться про запровадження інтернет-каналів реалізації страхових послуг, використання онлайн-адміністрування претензій страхувальників та потерпілих, поширення інтегрованих засобів телекомунікаційної та інформаційної обробки й передачі інформації (телематика), які дозволяють ефективніше та оперативніше оцінити страхові ризики. До інноваційних технологій у автотранспортному страхуванні можна віднести запровадження прямого врегулювання страхових випадків, яке передбачає право потерпілого звертатися до страховика, з яким укладено договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, замість традиційного звернення до страховика відповідальності особи, винної у настанні дорожньо-транспортної пригоди. Значним прогресом у автотранспортному страхуванні стало запровадження спрощеної довідки фіксування обставин ДТП (Європротоколу), яка дозволяє обом учасникам автопригоди оперативно, без залучення працівників компетентних органів, зафіксувати причини та обставини такої пригоди та звернутися до страховика за отриманням страхового відшкодування. Також на сучасному етапі спостерігається продовження об'єднання країн у міжнародні системи автомобільного страхування, зокрема на стадії формування знаходиться «Біла картка», членами якої на сьогодні є 10 країн.

Під автотранспортним страхуванням ми розуміємо обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності автовласників та добровільне автострахування (КАСКО) – основні види страхування, якими представлене автотранспортне страхування у більшості країн світу. Аналогічний підхід використано при дослідженні розвитку автотранспортного страхування в Україні, незважаючи на різні погляди вітчизняних авторів щодо комбінацій та класифікацій видів страхування, які можна відносити до комплексу автотранспортного страхування.

Історія розвитку вітчизняного автотранспортного страхування розпочинається з 15.01.1994, коли Указом Президента України № 7/94 було запроваджено обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів на випадок заподіяння шкоди життю і здоров'ю громадян, їх майну та майну юридичних осіб. Цим указом також покладалося на Кабінет Міністрів України завдання затвердити положення про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів.

Найбільш результативним у теоретичному та прикладному сенсі вважається період, відлік якого розпочинається з 1996 року – набрання чинності Постановою КМУ «Про порядок та умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» №1175, положення якої також удосконалювались упродовж наступних років. Цією постановою визначалися порядок і умови проведення згаданого виду страхування та організаційно-правові засади створення Моторного (транспортного) страхового бюро України (МТСБУ), як єдиного об'єднання страховиків, які мають право укладати договори обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Створення такої організації було однією із обов'язкових передумов для вступу країни до міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка», що давало право вітчизняним страховикам укладати договори міжнародного автотранспортного страхування «Зелена картка».

Знаковим для українського страхового ринку виявився 1997 рік, коли Україна набула статус перехідного члена міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка». Як наслідок, договори обов'язкового автотранспортного страхування, які уклалися страховиками-членами МТСБУ на умовах міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка» надавали водіям транспортних засобів страхове покриття у межах лімітів та умов законодавства країни відвідування на території майже 40 іноземних країн-членів цієї системи. До набуття членства Україною у згаданій міжнародній системі, вітчизняні страховики реалізовували на агентських умовах страхові продукти від імені іноземних страховиків, переважно з країн Центральної Європи (Польща, Словаччина, Чехія тощо).

Одночасно із отриманням права вітчизняними страховиками укладати договори міжнародного страхування «Зелена картка», дія яких поширювалася на інші країни, Україна зобов'язалася визнавати іноземні страхові сертифікати, які пред'являлися іноземними водіями під час здійснення ними дорожньо-транспортних пригод на території України. Таким чином, відбувся значний крок вперед у захисті майнових прав українських водіїв за кордоном та українських громадян при завданні збитків їх життю, здоров'ю та майну на території України з вини іноземних водіїв.

З набуттям чинності з 01.01.2005 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» ринок автотранспортного страхування в Україні почав набувати більше цивілізованих рис та наближувати страховий захист потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах до європейських стандартів.

Фактично одночасно із розвитком обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності автовласників в Україні у 90-і роки ХХ ст. започаткувалося добровільне майнове страхування (КАСКО), проте воно не мало масового характеру у зв'язку із нерозвиненим ринком автомобільного кредитування, невід'ємним елементом якого виступав цей вид страхування. Ситуація кардинально почала змінюватися з початком 2000-х років у зв'язку із стабільним щорічним зростанням всіх секторів економіки України, у томі числі банківського та страхового ринків. Як наслідок, цей тренд призвів до вагомого зростання добровільного майнового страхування.

Поштовхом до розвитку та становлення страхового ринку в Україні в цілому та автотранспортного страхування як його складової, стало також прийняття у 1996 році Закону України «Про страхування». В.О. Безугла виділяє наступні етапи розвитку автотранспортного страхування в Україні [12]:

1) Перший етап (1969–1985 рр.). Цей етап характеризується розвитком добровільного страхування транспортних засобів, як самостійного виду страхування.

2) Другий етап (1986–1990 рр.). Для цього етапу притаманний розвиток добровільного комбінованого страхування автомобіля, водія і багажу.

3) Третій етап (1991–2005 рр.). У зв'язку із набуттям Україною незалежності, питання автотранспортного страхування прийняли нові організаційно-правові форми, запровадження страхування засобів наземного транспорту і відповідальності власників транспортних засобів здійснювалося на добровільних засадах.

4) Четвертий етап (з 2005 року до сьогодні). Четвертий етап розвитку автотранспортного страхування розпочався одночасно із введенням на законодавчому рівні обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

В історичному контексті та з юридичної точки зору, така періодизація є не зовсім коректною по відношенню до вітчизняного автотранспортного страхування в Україні, адже свій початок вона бере за довго до набуття Україною незалежності.

З огляду на вищезазначене, при детермінуванні етапів розвитку автотранспортного страхування в Україні, на наш погляд, більш коректним є виділення наступних його етапів (табл. 2).

В основі запропонованої періодизації розвитку автотранспортного страхування в Україні лежить аналіз основних подій, які упродовж відповідних історичних періодів мали істотний вплив на провадження автотранспортного страхування.

В Україні історія розвитку автотранспортного страхування розпочинається з 1994 року – формального запровадження обов'язкового автотранспортного страхування. Відносно недовгий період становлення та розвитку автотранспортного страхування в Україні дозволяє детермінувати 3 основні етапи його розвитку, упродовж яких закладалися теоретичні та методологічні основи автотранспортного

страхування, що визначили подальший вектор його розвитку. Подіями, які сприяли розвитку автотранспортного страхування в Україні були заснування страховиками у 1994 році Моторного (транспортного) страхового бюро України, прийняття у 1996 році Закону України «Про страхування», приєднання України у 1997 році до міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка», прийняття профільного Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», положення якого привнесли європейські стандарти для українського страхового ринку.

Таблиця 2

Етапи розвитку автотранспортного страхування в Україні

<i>Етапи розвитку</i>	<i>Період етапу</i>	<i>Характеристика етапів</i>
Перший	1991–1995 рр.	Вжиті перші спроби запровадження обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів на випадок заподіяння шкоди життю і здоров'ю громадян, їх майну та майну юридичних осіб. Розроблення та запровадження правил добровільного страхування автотранспорту (КАСКО). Створення страховиками Моторного (транспортного) страхового бюро України.
Другий	1996–2004 рр.	Прийняття базового закону «Про страхування» та Постанови КМУ «Про порядок та умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» № 1175. Вступ України до міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка». Запровадження обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності на умовах міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка».
Третій	З 2005 р. до теперішнього часу	Прийняття профільного закону «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». Приведення умов та правил автотранспортного страхування до Європейських стандартів.

Складено на основі [2, 4, 9] та самостійних досліджень автора.

Подальше дослідження визначених причинно-наслідкових зв'язків та детермінантів автотранспортного страхування сприятиме вдосконаленню організаційно-правових засад його розвитку.

Висновки

Еволюція автотранспортного страхування починає свій відлік від появи перших транспортних засобів та усвідомлення автовласниками того факту, що експлуатація транспортного засобу може призвести до непередбачуваних подій – дорожньо-транспортних пригод, за наслідками яких їм або третім особам будуть завдані певні збитки.

На початку свого розвитку автотранспортне страхування, насамперед, покривало ризик пошкодження транспортного засобу, як майна, згодом стало поширюватися також на покриття цивільно-правової відповідальності автовласників перед третіми особами. В основі періодизації становлення та розвитку добровільного та обов'язкового автотранспортного страхування лежать наступні фактори: історичні (поява транспортних засобів), соціальні (підвищення рівня життя населення), економічні (доступність та масовість транспортних засобів, завдяки їх здешевленню, потреба у джерелі відшкодування збитків за наслідками дорожньо-транспортних пригод), політичні (усування територіально-адміністративних бар'єрів, уніфікація норм законодавства).

З відповідною умовністю можна виділити п'ять основних етапів розвитку автотранспортного страхування, кожний з яких характеризується певними подіями та обставинами, які стали визначальними в якісному розвитку автотранспортного страхування протягом відповідних історичних періодів.

Визначальним поштовхом до якісних змін у автотранспортному страхуванні та виведення його на міжнародний рівень стало створення у 50-х роках ХХ ст. міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка», завдяки якій автовласники отримали страхове покриття на території країн, інших від країн їх постійного проживання, а потерпілі особи стали забезпеченими від наслідків дорожньо-транспортних, які сталися з вини водіїв-нерезидентів. Сучасний етап розвитку автотранспортного страхування, який триває і нині, характеризується гармонізацією вимог та принципів до провадження обов'язкового автострахування, функціонуванням механізмів гарантування страхових виплат, соціалізацією автотранспортного страхування, інтенсивним впровадженням інтернет-технологій до його провадження.

Література

1. История автострахования [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://smotra.ru/companies/79/blog/169995/>.
2. Нескороджена Л.Л. Обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні: історичний аспект / Л.Л. Нескороджена // Юриспруденція: теорія і практика. – 2007. – № 3. – С. 19–24.
3. Волосович С.В. Страхування ризиків кредитної сфери : монографія / С.В. Волосович. – К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2013. – 388 с.
4. Лосіхін О.О. Проблеми взаємодії держави та страховиків щодо підвищення безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс] / О. О. Лосіхін // Збірник наукових праць Національного університету державної податкової служби України. – 2013. – № 1. – С. 101–112. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/j-pdf/zpnudps_2013_1_12.pdf
5. Шевчук В.А. Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств / Шевчук В.А. – М. : Издательский центр «Анкил», 1998. – 80 с.
6. Безпека дорожнього руху: роль страхового ринку : колективна монографія / за ред. О.М. Залетова. – К. : МТСБУ, Асоціація безпеки дорожнього руху, УНДІ «Права та економічних досліджень», 2011. – 64 с.
7. Щодо страхування відповідальності за кордоном [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.asmap.org.ua/index1.php?id=60188&langid=1>.
8. Райхер В.К. Общественно-исторические типы страхования / В.К. Райхер. – М. – Л. : Изд-во Акад. наук СССР в Ленинграде, 1947. – С. 168.
9. Залетов О. Тернистий шлях до європейської правової системи / О. Залетов // Галицькі контракти : діловий тижневик. Обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників автотранспорту. – 2000.
10. Волосович С.В. Страхування ризиків у системі кредитних відносин : дис. ... доктора екон. наук / Світлана Василівна Волосович – К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2013. – 489 с.
11. Страхование от А до Я: книга для страхователя / под ред. Л.И. Корчевской, К.Е. Турбиной. – М. : ИНФРА-М, 1996. – 624 с.
12. Безугла В.О. Страхування / В.О. Безугла. — К. : Центр навчальної літератури, 2008. — 582 с.

Надійшла 02.03.2016; рецензент: д. е. н. Волосович С. В.