

НАУКОВИЙ  
ВІСНИК

**ЧЕРНІВЕЦЬКОГО УНІВЕРСИТЕТУ**

---

---

Рік заснування 1996

Випуск 478

**Правознавство**

**Збірник наукових праць**

Чернівці  
“Рута”  
2008

**Науковий вісник Чернівецького університету: Збірник наук. праць. Вип. 478: Правознавство. - Чернівці: Рута, 2008. – 124 с.**

*Naukovy Visnyk Chernivetskooho Universitetu: Zbirnyk Naukovykh Prats. Vyp. 478: Jurisprudence. – Chernivtsi: Ruta, 2008. – 124 s.*

У випуску на основі врахування новітніх досягнень юридичної науки, узагальнення правозастосовної практики, вітчизняного і зарубіжного досвіду висвітлюються проблеми теорії та практики різних галузей права, сформульовані практичні рекомендації законодавцю щодо вдосконалення чинного законодавства, а також працівникам правоохоронних органів по застосуванню конкретних норм права в умовах перехідного суспільства.

Для науковців, викладачів вищих і середніх спеціальних навчальних закладів, студентів, працівників правоохоронних і правозастосовних органів.

The issue on the base of the newest achievements of legal science, law application practice, domestic and foreign experience touches upon the problems of theory and the practice of the various law branches, there are formulated practical recommendations to the legislator on the development of the legislation currently in force, as well as to the employees of law-protecting bodies on the application of the concrete norms of law in the circumstances of transitional society.

It can be used by scientific employees, teachers of institutions of higher and secondary specialized education, students, employees of law-applying and law-protecting bodies.

**Редколегія випуску:** доктор юрид. наук, проф. **Пацурківський П.С.** (наук. редактор),  
доктор юрид. наук, проф. **Никифорак М.В.** (заст. наук. редактора),  
канд. юрид. наук, доц. **Гаврилюк Р.О.** (відповідальний секретар),  
канд. юрид. наук, доц. **Гетманцев О.В.**,  
доктор юрид. наук, проф. **Георгіца А.З.**,  
доктор юрид. наук, проф. **Грищук В.К.**,  
доктор юрид. наук, проф. **Козловський А.А.**,  
доктор юрид. наук, проф. **Козюбра М.І.**,  
доктор юрид. наук, проф. **Кузнєцова Н.С.**,  
доктор юрид. наук, проф. **Якимчук М.К.**

*Збірник входить до переліку фахових видань ВАК України*

Свідоцтво Міністерства України у справах преси та інформації  
№ 2158 серія КВ від 21.08.1996 р.  
*Загальнодержавне видання*

Рекомендовано до друку Вченою радою Чернівецького національного університету імені Юрія Федьковича

Адреса редколегії випуску “Правознавство”:

Україна, 58012, м. Чернівці, вул. Коцюбинського, 2, національний університет,  
кафедра конституційного, адміністративного і фінансового права, тел. (0372) 58-48-73

E-mail: oleg@chnu.cv.ua

© Чернівецький університет, 2008.

Підписано до друку 30.12.2008 р. Формат 60x84/8. Друк офсетний. Папір офсетний.

Умовн. друк. арк. 13,5. Обл. - вид. арк. 14,5. Зам. -п. Тираж 200 прим.

Друкарня видавництва “Рута” Чернівецького національного університету.  
58012, Чернівці, вул. Коцюбинського, 2.

# ЗМІСТ

## I. МЕТОДОЛОГІЯ ЮРИДИЧНОЇ НАУКИ. ФІЛОСОФІЯ ПРАВА. ТЕОРІЯ ТА ІСТОРІЯ ДЕРЖАВИ І ПРАВА

<i>Савчук С.В., Трофімова Л.В.</i> Вольова атрибутивність правочину .....	5
<i>Меленко С.Г.</i> Консолідація: логіко-гносеологічний аналіз .....	10
<i>Боднар С.Б., Карвацька С.Б.</i> Ідея рівності у західних філософсько-правових концепціях другої половини ХХ ст. ....	17
<i>Грекул-Ковалик Т.А.</i> Реалізація закону: соціально-правовий механізм .....	22
<i>Гетманцев О.В.</i> Формування цивільних процесуальних норм на території України в кінці ІХ ст. ....	25
<i>Торончук І.Ж.</i> Історико-правові аспекти приєднання Буковини до Румунії.....	31
<i>Меленко О.В.</i> Методологічний аспект науково-правової спадщини Б.О. Кістяківського.....	37

## II. КОНСТИТУЦІЙНЕ ПРАВО

<i>Веніславський Ф.В.</i> Правова охорона Конституції як передумова стабільності конституційного ладу України: теоретичні аспекти.....	41
--	----

## III. МІЖНАРОДНЕ ПРИВАТНЕ ПРАВО. ЦИВІЛЬНЕ ПРАВО ТА ПРОЦЕС. ПРАВО СОЦІАЛЬНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

<i>Пацурківський Ю.П.</i> Про сучасні підходи до визначення співвідношення речових і зобов'язальних прав.....	48
<i>Орловський О.Я.</i> Пенсійне законодавство України: питання застосування й ефективності.....	54
<i>Никифорак В.М.</i> Сучасний стан обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів .....	58
<i>Підлубна О.В.</i> Особливості реалізації норм цивільного процесуального права.....	64
<i>Степурко С.І.</i> Формальна визначеність та юридичний зміст принципу рівності сторін у цивільному судочинстві .....	71

## IV. ЕКОЛОГІЧНЕ ПРАВО. АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО ТА ПРОЦЕС. ФІНАНСОВЕ ПРАВО

<i>Кронда О.Ю.</i> Правове регулювання державного управління у сфері поводження з радіоактивними відходами в Україні.....	76
<i>Медведев К.В.</i> Проблемні питання захисту екологічних прав громадян .....	81
<i>Ковбас І.В.</i> Дефінітивно-сутнісний аналіз публічно-владних послуг.....	88
<i>Семенець О.С.</i> Становлення та розвиток наукових досліджень правового регулювання використання природних ресурсів у сфері туризму .....	92
<i>Руденко В.В.</i> Зарубіжний досвід фінансування місцевого самоврядування .....	99
<i>Вдовічен В.А.</i> Сутність та значення юридичних форм податково-правового компромісу платника податків і держави.....	104
<i>Костя Д.В.</i> Радянські доктринальні підходи до правового регулювання природоресурсних платежів .....	110

## V. КРИМІНАЛЬНЕ ПРАВО ТА ПРОЦЕС. КРИМІНОЛОГІЯ. ПРОКУРАТУРА

<i>Марчак В.Я.</i> Психологічні дефекти в інтелектуальній сфері як підстави обмеженої осудності .....	116
<i>До наших авторів</i> .....	123

## CONTENTS

### I. METHODOLOGY OF LEGAL SCIENCE. PHILOSOPHY OF LAW. THEORY AND HISTORY OF STATE AND LAW. COMPARATIVE LAW

<i>Savchuk S.V., Trofimova L.V.</i> Volitional attributiveness of transaction .....	5
<i>Melenko S.G.</i> Consolidation: logiko-gnosiological analysis .....	10
<i>Bodnar S.B., Karvatska S.B.</i> Idea equality in west philosophical-legal concepts of the second half XX century.....	17
<i>Hrekul-Kovalyk T.A.</i> Law realisation: socially-legal mechanism .....	22
<i>Getmantsev O.V.</i> Forming of civil judicial norms is on territory of Ukraine at the end of IX century .....	25
<i>Toronchuk I.J.</i> Historical-legals aspects affiliation Bukovina to Romania after conclusion of the first world war.....	31
<i>Melenko O.B.</i> Methodological aspect scientifically legal inheritance of B.O.Kistyakivskogo .....	37

### II. CONSTITUTIONAL LAW

<i>Venislavskiyi F.V.</i> Constitution right protection as a necessary condition of stability the constitutional system of Ukraine: theoretical aspects .....	41
--	----

### III. INTERNATIONAL PRIVAT LAW. CIVIL LAW AND PROCEDURE. SOCIAL SECURITY LAW

<i>Pacurkivskiy Y.P.</i> About the modern approaches near the decision of material and obligation rights.....	48
<i>Orlovskyy O.Y.</i> Pension legislation of Ukraine: questions, application and effectiveness.....	54
<i>Nikiforak V.M.</i> Modern state of obligatory civil liability insurance of vehicles' holders in Ukraine .....	58
<i>Pidlubna O.V.</i> Features of realization of norms of civil judicial law .....	64
<i>Stepurko S.I.</i> Formal definiteness and legal maintenance of principle equality of sides is in the civil legal proceeding .....	71

### IV. ECOLOGICAL LAW. ADMINISTRATIVE LAW AND PROCEDURE. FINANCIAL LAW

<i>Kronda O.Y.</i> Legal adjusting of state administration in the field of handling radio-active wastes in Ukraine.....	76
<i>Medvedev K.V.</i> Problem questions of defense of ecolaws of citizens.....	81
<i>Kovbas I.V.</i> Definitiv-essence analysis of public power services .....	88
<i>Semenec' O.S.</i> Becoming and development of scientific researches of the legal adjusting of the use of natural resources is in the field of tourism .....	92
<i>Rudenko V.V.</i> Foreign experience of financing of local self-government.....	99
<i>Vdovichen V.A.</i> Essence and value of legal forms tax-legal to the compromise of taxpayer and the state.....	104
<i>Kostya D.V.</i> The soviet doctrinal approaches to natural resources payments .....	110

### V. CRIMINAL LAW AND PROCEDURE. CRIMINOLOGY. PROCURACY

<i>Marchak V.Y.</i> Psychological defects in an intellectual sphere as grounds of the limited responsibility .....	116
<i>To our authors</i> .....	123

## СУЧАСНИЙ СТАН ОBOB'ЯЗKOBOTO СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

**Постановка проблеми.** Надзвичайно швидкий розвиток галузі автомобілебудування, впровадження новітніх технологій у різних сферах життєдіяльності, зростання чисельності населення у великих містах – це ті фактори сьогодення, які потенційно містять у собі високий ризик заподіяння шкоди фізичним та юридичним особам. Діяльність пов'язана із використанням небезпечних об'єктів щоденно створює величезну загрозу для кожної особи. Намагаючись створити для себе комфортні та сприятливі умови для життя, розробляючи нові пристрої та механізми, людина водночас, не бажаючи того, підвищує ризик заподіяння їй шкоди цими ж об'єктами. В юридичній науці та законодавстві ці об'єкти називають джерелами підвищеної небезпеки. Одним із таких джерел є транспортний засіб, без якого неможливо уявити сучасне життя будь-якої особи. Щорічна статистика кількості дорожньо-транспортних пригод на дорогах України свідчить про надзвичайно високу небезпеку автомобільного транспорту. Враховуючи подібні тенденції, а саме постійне зростання ризику заподіяння шкоди, законодавець був змушений шукати способи вирішення такої проблеми. При цьому багаторічний світовий досвід переконує нас в тому, що одним із найдієвіших способів захисту майнових інтересів осіб, яким була завдана шкода внаслідок використання транспортних засобів, є і залишається страхування, а точніше страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів. У зв'язку із цим, з метою захисту загальносуспільних інтересів, законодавчим органом України у 2004 році був прийнятий закон, яким на території України було запроваджене обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

**Ступінь наукової розробки проблеми.** Слід погодитись із тим, що страхові правовідносини неодноразово виступали в якості об'єкта науково-теоретичних досліджень. У цьому відношенні не становлять виключення і відносини страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів. Разом з тим, набрання чинності новим Цивільним кодексом України, а також прийняття Верховною Радою України За-

кону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» якісно змінили стан правового регулювання даного виду страхування. Це в свою чергу зумовило необхідність проведення детального аналізу як безпосередньо положень прийнятих законодавчих актів, так і тих проблем, які виникають на практиці при їх застосуванні. Отож, вищенаведені факти вказують на недостатню наукову розробку досліджуваного питання, особливо враховуючи його новизну. Разом з тим, питання страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів було предметом достатньо ґрунтовних наукових досліджень, серед яких на особливу увагу заслуговують праці таких вчених як М.Малєїна, Ю.Сплетухова, Д.Конокова, М.Галагузи, І.Тайновича, А.Роґачевського, А.Слепнева, А.Плешкова та ін.

**Мета статті** полягає у необхідності надати чітку характеристику інституту страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів. Разом з тим, в рамках даного дослідження уявляється неможливим здійснення комплексного аналізу досліджуваного виду страхування. У зв'язку із цим, основна увага у цій статті буде приділена характеристиці істотних умов договору страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, а також правовому становищу його учасників.

**Виклад основного матеріалу.** На сьогодні не викликає сумнівів та заперечень той факт, що з усіх видів страхування відповідальності страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є найбільш розповсюдженим. На його долю в країнах із розвинутим страховим ринком припадає близько 50-90% всіх страхових внесків, які збираються по страхуванню цивільної відповідальності. Своему інтенсивному розвитку це страхування в більшій мірі завдячує тій формі, у якій воно здійснюється майже у всіх країнах світу, – в обов'язковій. Така ситуація пояснюється кількома обставинами.

По-перше, транспортний засіб є джерелом підвищеної небезпеки. Норми цивільного законодавства більшості країн світу у разі дорожньо-транспортної пригоди саме власника транспортного засобу визнають відповідальним за те, що

було завдано шкоди здоров'ю або майну третіх осіб, окрім випадків, коли така пригода була наслідком непереборної сили або умислу потерпілого. Тобто, цивільна відповідальність водія транспортного засобу перед третіми особами в разі дорожньо-транспортної пригоди настає майже завжди, оскільки явища непереборної сили трапляються досить рідко, а довести в суді умисел потерпілого дуже складно.

По-друге, такі цивільно-правові відносини стосуються всього суспільства, мають масовий характер, оскільки потенційно учасником дорожньо-транспортної пригоди може стати кожен громадянин [6, с.112].

По-третє, внаслідок укладення договору страхування цивільної відповідальності потерпій особі надаються гарантії щодо відшкодування завданої їй та її майну шкоди, незважаючи на майновий стан власника джерела підвищеної небезпеки та інші суб'єктивні фактори.

В Україні страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів здійснюється в обов'язковій формі з 28 вересня 1996 року. Саме тоді набрала чинності Постанова Кабінету Міністрів України "Про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів". Попри наявність багатьох недоліків у цій постанові, вона все ж таки була першим нормативним актом, який запровадив на Україні обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Першим і основним її недоліком була відсутність механізму забезпечення здійснення даного виду страхування в обов'язковій формі. У зв'язку із цим, відсоток власників транспортних засобів, які все ж таки уклали договір страхування відповідальності був дуже малим.

Окремі положення стосовно досліджуваного виду страхування містяться також у Законі України "Про страхування". Однак детальне нормативне врегулювання страхування відповідальності отримало лише із прийняттям Верховною Радою України 1 липня 2004 року Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». Починаючи з 2005 року, намітилась і тенденція щодо розвитку даного виду страхування. Зокрема, це підтверджується офіційними даними Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України оприлюдненими на офіційному сайті комісії, згідно яких за період з 2005 до 2009 року кількість зібраних страховими компаніями страхових пре-

мій за обов'язковим страхуванням цивільної відповідальності власників транспортних засобів зросла більш ніж в чотири рази.

Не дивлячись на свою назву, обов'язкове страхування цивільної відповідальності оформляється договором страхування, який укладається між страхувальником та страховиком. Такий договір переслідує подвійну мету [9, с.301]: 1) забезпечення потерпілим особам відшкодування збитків, заподіяних володільцями транспортних засобів під час їх експлуатації (так звана соціальна мета) [8, с.35]; 2) охорона майнових інтересів специфічної групи страхувальників – власників механізованих засобів транспорту. Таким чином, страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є гарантією збереження майнових благ цих власників у разі виникнення обов'язку відшкодувати шкоду третім особам [10, с.19]. В цьому полягає страховий інтерес, під яким слід розуміти матеріальні витрати, яких би зазнав страхувальник у випадку заподіяння ним шкоди третім особам, якщо б його цивільна відповідальність не була застрахована [13, с.11]. Зрозуміло, що законодавець при впровадженні обов'язкового страхування не піклується про приватні інтереси, тобто інтереси окремих осіб, проте внаслідок укладення договору страхування відповідальності все ж таки досягається подвійна мета [3, Ст.3].

Суб'єктами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності є страхувальники, страхові компанії, особи, цивільно-правова відповідальність яких застрахована, Моторне (транспортне) страхове бюро України (далі - МТСБУ) та потерпілі особи.

Страхувальником може виступати дієздатна (фізична чи юридична) особа (резидент чи нерезидент), яка фактично експлуатує транспортний засіб на будь-якій законній підставі (на праві власності, праві господарського відання, оперативного управління, за договором оренди, довіреністю і т.п.) – тобто законний (титольний) володілець. При цьому, враховуючи зміст ст.1172 ЦК України, в договір традиційно включається умова про те, що якщо договір укладений з юридичною особою, його дія поширюється на всіх осіб, які керують цим транспортним засобом в силу трудових відносин з його власником. Справа в тому, що згідно вказаної статті безпосередній заподіювач шкоди, тобто працівник, не несе відповідальності за завдану ним шкоду. Таку відповідальність законодавець покладає на юридичну або фізичну особу (підприємця), з

якою працівник перебуває в трудових (службових) обов'язках [12, с.715].

В свою чергу страховиками можуть виступати лише юридичні особи, створені у формі акціонерного, повного, командитного товариства чи товариства з додатковою відповідальністю, які у встановленому порядку отримали ліцензію на право проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Умовою отримання статусу страховика є також наявність достатнього статутного капіталу. Згідно законодавства для страховика, який займається видами страхування іншими, ніж страхування життя мінімальний розмір статутного фонду встановлюється в сумі, еквівалентній 1 млн. євро за валютним обмінним курсом валюти України, встановленим Національним банком України [2, Ст.30].

Після отримання ліцензії страховик повинен обов'язково вступити до складу Моторного (транспортного) страхового бюро як асоційований або повний його член [2, Ст.13]. 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.

Для набуття статусу асоційованого члена МТСБУ страховик зобов'язаний: 1) отримати ліцензію на здійснення страхування цивільно-правової відповідальності; 2) сплатити до фонду захисту потерпілих гарантійний внесок у розмірі, визначеному положенням про цей фонд, у сумі, не меншій за еквівалент 100 тисяч євро. В свою чергу статус повного члена МТСБУ страховик набуває за умови, що він вже є асоційованим членом МТСБУ, а також здійснив гарантійний внесок на умовах, визначених у міжнародній системі автомобільного страхування «Зелена картка» [3, Ст.51].

Особливим суб'єктом досліджуваних відносин є Моторне (транспортне) страхове бюро. МТСБУ – це юридична особа, яка створена згідно з чинним законодавством, є неприбутковою організацією, і діє на основі свого Статуту, погодженого з Державною комісією регулювання ринків фінансових послуг України. Першочерговою метою створення МТСБУ було забезпечення платоспроможності страховиків, які отримали

право здійснювати обов'язкове страхування відповідальності власників транспортних засобів та здатності їх виконувати свої зобов'язання перед страховальниками. З іншої сторони МТСБУ забезпечує членство України в міжнародній системі страхування відповідальності автовласників «Зелена картка» і виконує загальновизнані зобов'язання перед аналогічними вповноваженими організаціями інших країн – членів цієї системи [5, с.545].

Учасником страхових правовідносин є також потерпіла (третья) особа (частіше використовується термін “вигодонабувач”). Не зважаючи на те, що договір страхування цивільної відповідальності укладається із страховальником, і по суті з метою захисту власне його майнових інтересів, страхове відшкодування однак виплачується саме потерпілій особі. Вищенаведене впливає з того, що договір страхування цивільної відповідальності – це завжди договір на користь третьої особи. В той же час ст.636 Цивільного кодексу України передбачає, що якщо третя особа (наприклад, потерпіла) відмовилася від права, наданого їй на підставі договору, то сторона, яка уклала договір на користь третьої особи (наприклад, страховальник), може сама скористатися цим правом, якщо інше не впливає із суті договору. В даному разі договір страхування відповідальності і є тим винятком, передбаченим ЦК України, оскільки страховальник ні за яких умов не має права на отримання страхового відшкодування від страховика.

Об'єктом обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності закон визначає майнові інтереси, що не суперечать законодавству України, пов'язані з відшкодуванням особою, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, шкоди, заподіяної життю, здоров'ю, майну потерпілих внаслідок експлуатації забезпеченого транспортного засобу. Стосовно наведеного визначення об'єкта страхування у нас є певні зауваження. Справа в тому, що ні в ЦК України, ні в Законі України «Про страхування» на даний час термін «об'єкт страхування» не використовується. Натомість в їх змісті фігурує поняття «предмет договору страхування» [1, Ст.980; 2, Ст.4], визначення якого по-суті ідентичне до визначення об'єкта страхування, наведеного у Законі України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». Одразу виникає питання про розмежування понять «об'єкт страхування» та «предмет страхування», оскільки вони не мають однозначного тлумачення як у теоретичному аспекті, так і з точки зору практи-

ки правового регулювання страхових відносин. Так, під предметом традиційно прийнято розуміти будь-яке матеріальне явище, а об'єкт тлумачиться як те, на що спрямована будь-яка діяльність. У вирішенні даного питання ми розділяємо думку Я.Чапічадзе, яка вказує, що об'єктом правовідносин є те, на що спрямовані суб'єктивні права та юридичні обов'язки суб'єктів правовідносин. Іншими словами, об'єкт страхування – це те на що спрямовані дії сторін страхових правовідносин. Такі дії мотивовані наявністю страхового інтересу, точніше – мірою матеріальної заінтересованості, пов'язаної з цивільною відповідальністю і збереженням матеріального стану в разі настання страхового випадку (оскільки відшкодування збитків відбувається за кошти страховика). Таким чином, предмет страхування є засобом матеріалізації страхового інтересу [13, с.10-11].

Важливе значення для страховика має той факт, яким саме транспортним засобом була завдана шкода, і що взагалі розуміється під поняттям “забезпечений транспортний засіб”. Згідно з Правилами дорожнього руху під механічним транспортним засобом розуміється такий транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Поширюється цей термін на трактори, самохідні машини і механізми (крім транспортних засобів, робочий об'єм двигуна яких не перевищує 50 куб. см), а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт [4, п.1.10]. В свою чергу Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (ст.1) під забезпеченим транспортним засобом розуміє наземний транспортний засіб, зазначений у чинному договорі обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, або, залежно від умов договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, будь-який наземний транспортний засіб, який експлуатується особою, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, на законних підставах.

Укладення договору страхування цивільної відповідальності не можливе без визначення переліку страхових випадків, настання яких зумовлює виплату страховиком відшкодування. Згідно закону страховим випадком визнається подія, внаслідок якої була заподіяна шкода третім особам під час дорожньо-транспортної пригоди, що сталася за участю забезпеченого транспортного засобу і внаслідок якої настає цивільно-правова відповідальність особи, відповідальність якої застрахована за договором [3, Ст.6].

Особливе значення при укладенні договору страхування цивільної відповідальності має визначення страхової суми. У зв'язку з тим, що наперед неможливо передбачити розмір шкоди, яку завдасть страхувальник третім особам, а отже і встановити чіткий розмір страхової суми, у страхову справу було введено поняття “ліміт відповідальності страховика” [7, с.61]. Це поняття означає, що збитки потерпілих осіб покриваються страховиком лише в межах зазначеного в договорі страхування ліміту. Якщо ж збитки потерпілих осіб перевищують цей ліміт, то вони відшкодовуються безпосередньо страхувальником за рахунок його власних коштів.

В Україні в законодавчому порядку визначені мінімально допустимі ліміти відповідальності страховика, які поділяються на два види [3, Ст.9]: 1) обов'язковий ліміт відповідальності за шкоду заподіяну внаслідок ДТП життю та здоров'ю потерпілих осіб, становить 51000 гривень на одного потерпілого; 2) обов'язковий ліміт відповідальності за шкоду заподіяну майну потерпілих, становить 25500 гривень на одного потерпілого. У разі коли загальний розмір шкоди за одним страховим випадком перевищує п'ятикратний ліміт відповідальності страховика, відшкодування кожному потерпілому пропорційно зменшується.

Окрім страхової суми, в договорі страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів встановлюється франшиза – частка власної участі страхувальника у відшкодуванні завданих ним збитків [7, с.65-66]. Розмір франшизи при відшкодуванні шкоди, заподіяної майну потерпілих, встановлюється при укладенні договору і не може перевищувати 2 відсотки від ліміту відповідальності страховика, в межах якого відшкодовується збиток, заподіяний майну потерпілих. При цьому зі змісту ст.12 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» випливає безумовний характер такої франшизи. Це означає, що сума франшизи завжди вираховується страховиком із суми страхового відшкодування. Разом з тим, наведене законодавче положення не носить імперативного характеру. У зв'язку із цим страховики практикують укладення договорів страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів без встановлення франшизи, щоправда із підвищеними ставками страхових платежів. В окремих випадках, передбачених законом, франшиза взагалі не може бути визначена у договорі. Зокрема франшиза не застосовується при відшкодуванні шкоди, заподіяної жит-



тю та здоров'ю потерпілих осіб.

Після оформлення всіх необхідних документів і досягнення згоди за всіма істотними умовами договору, страхувальник зобов'язаний сплатити страховий внесок. В разі несплати, договір страхування взагалі не набирає чинності. Щоправда, в даному разі є один виняток, передбачений законодавством. Так, наприклад, учасники бойових дій та інваліди війни, які визначені законом, інваліди I групи, які особисто керують належними їм транспортними засобами, а також особи, що керують транспортним засобом, належним інваліду I групи, у його присутності, звільняються від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності на території України. Однак одразу виникає питання стосовно того, хто буде відшкодовувати шкоду, завдану такими особами. Відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (ст.13) відшкодування збитків від дорожньо-транспортної пригоди, винуватцями якої є зазначені особи, проводить МТСБУ.

В свою чергу для ще однієї категорії осіб Закон передбачає певні пільги. Так, наприклад, за умови страхування не більше одного транспортного засобу з робочим об'ємом двигуна до 2500 куб. см включно розміри страхових платежів за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів – учасників війни, що визначені законом, інвалідів II групи, осіб, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи, віднесених до I та II категорій, пенсіонерів – громадян України, які особисто керують такими транспортними засобами, становлять 50 відсотків розміру базового платежу з урахуванням коригуючих коефіцієнтів.

Розміри індивідуальних страхових внесків встановлюються страховиками самостійно шляхом добутку базового платежу та відповідних коригуючих коефіцієнтів. Базовий платіж та коригуючі коефіцієнти розраховуються МТСБУ актуарним методом на основі статистичних даних та рівня збитковості даного виду страхування в цілому по галузі за останній розрахунковий період, який становить не менш як один рік.

Для заохочення безаварійної експлуатації транспортних засобів, при укладанні договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності більше ніж на півроку, страховики наділені правом запроваджувати систему зменшення страхових внесків для водіїв, які не допускали дорожньо-транспортних пригод

(страхових випадків) в період дії попередніх договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, і навпаки – збільшення платежів для так званих “недисциплінованих” водіїв [9, с.302]. Така система отримала назву – бонус-малус [3, Ст.8]. За цією системою страхувальникові при укладанні договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності присвоюється клас залежно від частоти страхових випадків, які виникли з вини особи, відповідальність якої застрахована. В тому разі, коли страхувальник вперше укладає договір, йому присвоюється клас 3. Залежно від кількості страхових випадків, які виникли у період дії попередніх договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності при укладанні з ним такого договору на новий строк, застосовується підвищуючий коефіцієнт страхового тарифу з присвоєнням більш низького класу до найнижчого – М чи з урахуванням безаварійної експлуатації транспортного засобу та при відсутності страхових випадків, які виникли з вини страхувальника, – понижуючий коефіцієнт з присвоєнням більш високого класу. В першому випадку розмір страхового внеску може бути збільшений аж у 2,5 рази, а у другому – навпаки зменшений в два рази [11, с.189].

**Висновки.** Вищенаведені положення свідчать про те, що страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів – це надійний механізм швидкого і повного відшкодування збитків, заподіяних страхувальником третім особам, тобто механізм цивілізованих відносин при розв'язанні проблем, пов'язаних з наслідками ДТП. Світова практика досі не виробила більш ефективного способу захисту одночасно двох категорій осіб, а саме володільців джерел підвищеної небезпеки (транспортних засобів) – заподіювачів шкоди, та потерпілих осіб. Звичайно, страхування не може звільнити особу від відповідальності. Однак воно може суттєво зменшити тягар майнових витрат (збитків), зумовлених підвищеним ризиком експлуатації транспортних засобів.

### Список літератури

1. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. – К.: Атіка, 2003. – 416 с.
2. Закон України “Про страхування” від 07.03.1996 р. в редакції Закону України від 04.10.2001 р. // Урядовий кур'єр. – 2001. – № 205.
3. Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 1 ли-

пня 2004 р. – Ст.3 // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – №1 від 07.01.2005. – Ст.1.

4. Правила дорожнього руху. Затвержені постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306 // Офіційний Вісник України. – 2001. – №41 від 26.10.2001. – ст. 1852.

5. Залетов А.Н., Пукала Р., Слюсаренко О.А., Цыганов А.А. Страховые рынки Восточной Европы и СНГ. – К.: BeeZone, 2004. – 624 с.

6. Кінашук Л.Л. Страховое право: Підручник. – К.: Атіка, 2007. – 256 с.

7. Никифорак В.М. Договір страхування відповідальності. – Чернівці: Рута, 2002. – 248 с.

8. Слепнев А. Оптимальная модель закона об обязательном страховании автогражданской ответственности с учетом современной практики страхового дела и экономической ситуации в России // Страховое дело. – 2000. – №10. – С.35-40.

9. Страховое дело. Учебник. / Под ред. проф. Рейтмана Л.И. – М.: Банковский и биржевой научно-консультационный центр, 1992. – 528 с.

10. Плешков А. Экономическое содержание и назначение страхования гражданской ответственности авиаперевозчика // Страховое дело. – 1999. – №4. – С.19-34.

11. Цивільне право України: Академічний курс: Підручник: У 2 т. / За заг. ред. Я.М.Шевченко. – Вид. 2-ге, доп. і перероб. – К.: Ін Юре, 2006. – Т.2. Особлива частина. – 520 с.

12. Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар: У 2 ч. / За заг. ред. Я.М.Шевченко. – К.: Ін Юре, 2004. – Ч.2. – 896 с.

13. Чапічадзе Я. Об'єкт страхових правовідносин // Підприємство, господарство і право. – 2006. – №6. – С.10-12.

*Стаття надійшла до редколегії 28 листопада 2008 року.*

*Рекомендована до опублікування у «Віснику» членом редколегії О.В. Гетманцевим.*

*V.M. Nikiforak*

## **MODERN STATE OF OBLIGATORY CIVIL LIABILITY INSURANCE OF VEHICLES' HOLDERS IN UKRAINE**

### **Summary**

In article the features of insurance of a civil liability of vehicles' holders are disclosed. The substantial conditions of the agreement and legal position of participants of insurance contract were also certain in the article.