

**ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ ВИЗНАЧЕННЯ ОБСЯГУ
ЗОБОВ'ЯЗАНЬ, ЩО ВИНИКАЮТЬ НА ПІДСТАВІ
ДОГОВОРІВ ОBOB'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ
ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ
ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

Страховання цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (далі – ОСЦПВ) в Україні є обов'язковим. Основним нормативно-правовим актом в цій галузі є Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (далі – Закон), прийнятий ще в 2004 році. Проте, і сьогодні існує ціла низка проблемних аспектів в здійсненні цього виду страхування.

Відповідно до ст. 5 Закону об'єктом ОСЦПВ є 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 (далі – ТЗ). [1] В свою чергу відповідно до ст. 3 Закону метою здійснення ОСЦПВ є забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну потерпілих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди та захисту майнових інтересів страхувальників.

В сучасних умовах досягнення задекларованої мети здійснення цього виду страхування виглядає сумнівно. Справа полягає у тому, що задекларована мета щодо забезпечення відшкодування шкоди є юридико-технічним віддзеркаленням економічної сутності цього виду страхування, яка полягає в створенні можливостей для реального відновлення пошкодженого майна (в тому числі і, можливо головною мірою, для відновлення пошкоджених в дорожньо-транспортних пригодах ТЗ). Безперечно цей вид страхування також спрямований і на забезпечення відновлення немайнової сфери осіб, потерпілих від дорожньо-транспортних пригод (маємо на увазі

відшкодування шкоди, заподіяної життю та здоров'ю), проте, мета даної доповіді – висвітлення проблемних питань саме із забезпечення відшкодування шкоди, завданої внаслідок пошкодження транспортних засобів.

Відповідно п. 22.1 ст. 22 Закону у разі настання страхового випадку страховик у межах страхових сум, зазначених у страховому полісі, відшкодовує у встановленому цим Законом порядку оцінену шкоду, заподіяну внаслідок ДТП життю, здоров'ю, майну третьої особи. Відповідно до ст. 28 Закону шкода, заподіяна в результаті ДТП майну потерпілого, - це, зокрема, шкода, пов'язана з пошкодженням чи фізичним знищенням ТЗ. Відповідно до ст. 29 Закону у зв'язку з пошкодженням ТЗ відшкодовуються витрати, пов'язані з відновлювальним ремонтом ТЗ з урахуванням зносу, розрахованого у порядку, встановленому законодавством. [1] Такий порядок встановлено Методикою товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів, затвердженою наказом Міністерства юстиції України, Фонду державного майна України від 24 листопада 2003 р. N 142/5/2092 (далі – Методика). Відповідно до п. 3.9 Методики фізичний знос обумовлюється погіршенням технічного стану ТЗ унаслідок експлуатаційного зносу його складників. Фізичний знос ураховується як втрата вартості ТЗ, що виникає в процесі його експлуатації. Відповідно до п. 7.38 Методики знос не враховується при визначенні вартості відновлювального ремонту таких ТЗ строк експлуатації яких не перевищує:

5 років - для легкових ТЗ виробництва країн СНД;

7 років - для інших легкових ТЗ;

3 роки - для вантажних ТЗ, причепів, напівпричепів та автобусів виробництва країн СНД;

4 роки - для інших вантажних ТЗ, причепів, напівпричепів та автобусів;

5 років - для мототехніки.

Крім того, практичний досвід здійснення страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів дозволяє стверджувати, що в середньому різниця між вартістю відновлювального ремонту пошкодженого ТЗ та вартістю відновлювального ремонту з урахуванням зносу складає приблизно 35 %, а в окремих випадках – більше 60%. Таким чином, розмір

страхового відшкодування, обрахований відповідно до вимог чинного законодавства, не відповідає розмірові реальних витрат які власник пошкодженого ТЗ має понести для його відновлення.

Разом із цим відповідно до ст. 1192 ЦК України з урахуванням обставин справи суд може зобов'язати особу, яка завдала шкоди майну, відшкодувати завдані збитки у повному обсязі. Відповідно до ст. 22 ЦК України збитками є втрати, яких особа зазнала у зв'язку зі знищенням або пошкодженням речі, а також витрати, які особа зробила або мусить зробити для відновлення свого порушеного права (реальні збитки). В той же час відповідно до ст. 1194 ЦК України особа, яка застрахувала свою цивільну відповідальність, у разі недостатності страхової виплати (страхового відшкодування) для повного відшкодування завданої нею шкоди зобов'язана сплатити потерпілому різницю між фактичним розміром шкоди і страховою виплатою (страховим відшкодуванням). [4]

Зміст наведених вище норм став підґрунтям для розповсюдження судової практики стягнення із заподіювача шкоди (особи винної в скоєнні ДТП) сум, що складають різницю між страховим відшкодуванням, виплаченим за договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ та реальними витратами особи, потерпілої від ДТП, здійсненими нею для відновлення пошкодженого ТЗ.

Разом із цим незадовільний майновий стан багатьох учасників дорожнього руху, що склався в умовах сучасної економічної кризи, зумовлює неможливість виконання таких рішень судів, залишаючи значну частину шкоди так і невідшкодованою.

Таким чином, недоліки в правовому регулюванні питання визначення розміру страхового відшкодування за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ тягнуть за собою такі наслідки:

- суб'єкти господарювання та приватні особи не отримують достатніх коштів для відновлення пошкоджених ТЗ, що перешкоджає їх подальшому використанню;
- страхувальники не отримують захисту своїх майнових інтересів, оскільки велика вірогідність покладення обов'язку щодо відшкодування шкоди і на них, поряд зі страховиком;

- створюється підґрунтя для виникнення спорів, які розглядаються судами, за наявної можливості їх уникнути.

Ці наслідки мають дуже суттєвий негативний вплив на майновий стан окремих суб'єктів.

Отже механізм визначення розміру страхового відшкодування за цим видом страхування має бути змінений.

Література:

1. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 1 липня 2004 року N 1961-IV // Офіційний вісник України, 2004, N 30 (13.08.2004)(частина 1), ст. 2000
2. Страхування: теорія та практика : Навчальний посібник / За загальною редакцією д.е.н., проф. Н.М. Внукової. – 2-ге видання, перероблене та доповнене. – Харків: Бурун Книга, 2009 – 656 с.
3. Цивільне право України : підручник : у 2 т. / В. І. Борисова (кер. авт. кол.), Л. М. Баранова, І. В. Жилінкова [тв ін.] ; за заг. ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатеевої, В. Л. Яроцького. – К. : Юрінком Інтер, 2004. – Т. 2. – 552 с.
4. Цивільний кодекс України : коментар : із змінами за станом на 15 січ. 2004 р. / за заг. ред. Є. О. Харитонова. – 2-ге вид. – Х. : Одиссей, 2004. – 856 с.