

## КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ВПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ ПРЯМОГО ВРЕГУЛЮВАННЯ ЗБИТКІВ ВНАСЛІДОК ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

*Чубінський М.А.*, Національна академія управління, Київ, Україна

## CONCEPTUAL BASIS OF INTRODUCTION IN UKRAINE OF DIRECT SETTLEMENT OF CONSEQUENCES OF ROAD AND TRANSPORTATION ADVENTURES

*Chubynsky M.A.*, National Academy of Management, Kyiv, Ukraine

## КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ВНЕДРЕНИЯ В УКРАИНЕ ПРЯМОГО УРЕГУЛИРОВАНИЯ УБЫТКОВ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

*Чубинский М.А.*, Национальная академия управления, Киев, Украина

**Постановка проблеми.** Відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» потерпілий звертається за страховим відшкодуванням до страховика, який застрахував відповідальність винного у скоєнні ДТП [1], а страхувальник не має безпосередніх стосунків із страховиком, у якого був придбаний страховий поліс. Оскільки потерпілий у ДТП має справу не зі страховиком, якого обрав сам, то такий страховик недостатньо зацікавлений у якнайкращому обслуговуванні такого потерпілого. Як наслідок, на страховому ринку спостерігається демпінг та війна комісійних, що приводить до неплатоспроможності страховиків та їх банкрутства.

Довгий строк врегулювання збитків (тільки 50% врегулюються протягом 120 днів) сприяє зростанню кількості скарг на дії страховиків від потерпілих осіб. При цьому за експертними оцінками страхові компанії затягують розгляд та не відображають в своєму обліку до 30% збитків [2].

Зазначене відбувається на фоні недостатньої ефективності регуляторних механізмів контролю за діяльністю страховиків та їх фінансовою стійкістю.

Європейський досвід доводить, що система прямого врегулювання збитків, коли потерпілий (у випадку, якщо він не є пішоходом) звертається за відшкодуванням до страховика, який застрахував його цивільно-правову відповідальність, сприяє більш повному задоволенню потреб клієнта.

Ураховуючи залученість до обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів 8 мільйонів автовласників, діюча модель врегулювання страхових випадків є недосконалою та породжує серйозні соціальні конфлікти між учасниками дорожньо-транспортної пригоди та страховиками, сприяють зростанню кількості незадоволених громадян умовами здійснення цього виду обов'язкового страхування, що призводить до недовіри населення до страхового ринку в цілому.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вагомий внесок у дослідження теоретико-методологічних засад страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів зробили такі вчені України, зокрема, В. Д. Базилевич, І. А. Габідулін, О. О. Гаманкова, І. С. Іванюк, М. С. Клапків, В. В. Корнеєв, М. П. Лутак, С. С. Осадець, Р. В. Пікус, В. С. Приходько, Д. П. Расшивалов, Т. А. Ротова, К. О. Сліпко, Я. П. Шумелда, а також закордонні науковці такі як Є. В. Коломін, Ж. Лемер, А. Манес, Л. А. Орланюк-Малицька, П. Мюллер, А. П. Плешков, А. І. Предкальн, Ю. Рантала, В. К. Є. Турбіна, В. В. Шахов, О. А. Циганов, А. І. Худяков, Р. Т. Юлдашев та ін.

Віддаючи належне їх напрацюванням, водночас цілий ряд питань залишається недостатньо дослідженим з погляду і теоретико-методологічних засад, і конкретних практичних заходів щодо діяльності на страховому ринку у поєднанні з тими реальними економічними процесами, що супроводжують таку діяльність. Особливо це стосується питань європейської практики спрощеної системи врегулювання дорожньо-транспортних пригод, тобто застосування прямого відшкодування збитків в обов'язковому страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

**Виклад основного матеріалу.** Системи прямого врегулювання збитків внаслідок ДТП як дієвий спосіб вдосконалення систем обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів було впроваджено в багатьох країнах Європейської Співдружності, зокрема, у Франції, Бельгії, Італії, Польщі тощо.

Пряме врегулювання збитків – виконання страховиком, який застрахував цивільно-правову відповідальність потерпілого, обов'язків страховика, який застрахував цивільно-правову відповідальність особи, відповідальної за заподіяння шкоди, у частині відшкодування шкоди, пов'язаної з пошкодженням або фізичним знищенням транспортного засобу потерпілого, на умовах, визначених Угодою про пряме врегулювання збитків.

Застосування даної системи в країнах Європи стало можливим завдяки встановленню єдиних для страховиків правил урегулювання збитків. Ці правила включають єдину схему визначення ступеня вини учасників ДТП, єдину систему оцінки збитку і єдину систему взаєморозрахунків між страховиками. Наприклад, починаючи з 1972 року, страхові компанії Франції стали виставляти вимоги до страховика винуватця ДТП трьома способами:

- 1) по реальній сумі збитку по щомісячному бордеро;
- 2) по реальній сумі по кожному випадку окремо;
- 3) по заздалегідь установленій (фіксованій) сумі збитку. Наприклад, У 1971 році у Франції фіксована сума збитку дорівнювала 520 франкам (80 €) для випадків повної відповідальності.

У 1974 році між французькими страховиками була укладена «Угода про врегулювання страхових випадків за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (IRSA), до якої ввійшли принципи IDA в розширеному виді. Зокрема, принцип прямого врегулювання збитків був розповсюджений не тільки на ДТП із зіткненням двох автомобілів, але й на послідовні зіткнення та масові ДТП. Пряме врегулювання стало поширюватися не тільки на збиток автомобілю, але й на витрати буксирування, тимчасовий ремонт, плату за простій автомобілю тощо. Положення IRSA стали застосовуватись до збитку, нанесеному вантажам, а також до будь-якого збитку автомобілю у результаті падіння з іншого автомобілю будь-якого предмета.

Існують наступні типові риси схем прямого врегулювання збитків, що зустрічаються в Європі:

- 1) Правова форма взаємовідносин між страховиками [3]:
  - закріплення системи прямого врегулювання на рівні законодавства (Італія);
  - закріплення на рівні угоди між учасниками ринку, або за участю локальних об'єднань страховиків (Франція, Бельгія);
  - змішана форма (Російська Федерація).
- 2) Спосіб здійснення розрахунків між страховиками:
  - найбільш поширена форма (Франція, Бельгія, Італія, Російська Федерація) – за допомогою спеціально створених клірингових центрів, які функціонують як окремі структури чи в складі локальних об'єднань страховиків
  - напряду між страховиками (Білорусь).
- 3) База для здійснення розрахунків:
  - із застосуванням розрахованого середнього збитку на ринку, тобто незалежно від фактичної суми страхового відшкодування, сплаченої потерпілому, «своєму» клієнту, страховик отримує компенсацію в розмірі фіксованої середньої суми (майже всі перелічені розвинуті ринки).
  - за фактично виплаченими сумами відшкодувань (Білорусь).
  - змішана форма розрахунків: в межах першого визначеного діапазону суми збитків – з використанням середнього збитку, в межах другого визначеного діапазону – за фактично виплаченими сумами (Бельгія).

Основний принцип прямого відшкодування збитку полягає в тому, що при зверненні у разі заподіяння збитку та незалежно від виду ДТП (два автомобілі або більше) прямій страховик відшкодовує збиток своєму клієнту (потерпілому внаслідок ДТП) відповідно до його прав на відшкодування збитку, визначених загальним правом. Наприклад, у Франції – це Дорожній Кодекс, Цивільний Кодекс.

При цьому, страховик винуватця ДТП не може заперечити здійснену прямим страховиком виплату потерпілому, а той (прямій страховик) зобов'язується не здійснювати виплату, якщо тільки його клієнт (потерпілий внаслідок ДТП) не має таке право на відшкодування заподіяного йому збитку. У свою чергу, суброгація не залежить від виплати, тобто прямій страховик виплачує своєму клієнту (потерпілому внаслідок ДТП) повністю всю суму відшкодування, а одержати від страховика

винуватця ДТП може лише частину суми (тобто існує так звана «паушальна» система розрахунків) [4].

Важливими умовами переходу на цю систему є єдина методика оцінки збитку при проведенні технічної експертизи, стандарти електронного документообігу, бази даних ДТП, кліринговий центр для розрахунків між страховиками [5].

Дослідженням встановлено, що пряме відшкодування та спрощене врегулювання збитку можуть доповнювати один одного, а можуть існувати окремо. Наприклад, у Німеччині система прямого відшкодування не прижилася. У цій країні сильна судова система, і в громадян є можливість через суд стягнути з винуватця та його страхової компанії страхове відшкодування. Ось чому понад 95% претензій (позовів) щодо відшкодування шкоди в наслідок ДТП вирішуються в цій країні через суд.

Як свідчать дані Німецького союзу страховиків (GDV), у 2005 році за 3,5 млн. страхових випадків обсяги страхового відшкодування, сплаченого німецькими авто страховиками, склали 12,6 млрд. євро, тобто середня виплата становила 3516 євро. Це значно більше, ніж у Франції та Бельгії.

Т. Шиффер визнає, що стратегії щодо мінімізації страхових виплат за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів складно перетворити в життя: у Німеччині відшкодування претензій у разі ДТП проходить в умовах ринку, де ринкові механізми не працюють належним чином [6].

Як показало дослідження, у разі настання ДТП при взаємовідносинах зі страхувальником (рис. 3.1) страховик здійснює наступні дії:

- протягом 5 днів з моменту ДТП одержує від свого клієнта екземпляр повідомлення про ДТП, заповнений останнім разом з іншим учасником ДТП;

- на підставі інформації викладеної в повідомленні про ДТП, а також будь-яких інших законних доказів робить висновок про ступінь винності свого страхувальника та іншого учасника щодо ДТП. На практиці страховики використовують Каталог типових схем ДТП, які складені на підставі правил дорожнього руху та судової практики. Починаючи з 2003 року каталоги типових схем ДТП, які були призначені для визначення відповідальності, почали називатися «Таблицями вимог суброгації»;

- самостійно приступає до врегулювання страхового випадку, якщо буде встановлено відповідно до цивільного законодавства, що його страхувальник має право на одержання повного або часткового відшкодування шкоди з боку іншого учасника ДТП;

- призначає незалежного аварійного комісара, зареєстрованого в державному реєстрі аварійних комісарів.

У цьому разі незалежний аварійний комісар:

- складає звіт про експертизу, що містить обсяг ремонтних робіт і їхня вартість;

- здійснює контроль за допуском автомобіля до участі в дорожньому русі.

- обов'язково повідомляє про ознаки страхового шахрайства.

За оцінками французьких страховиків, ефективність виявлення страхового шахрайства незалежними експертами становить 80%.

Після здійснення експертизи ушкоджений транспортний засіб направляється в авторемонтну майстерню, розрахунки з якою здійснює прямий страховик.

Дослідженням встановлено, що у разі настання ДТП між страховиками можуть бути два варіанти розрахунку суброгації: наперед фіксований розмір та по реальній вартості.

Суброгація з наперед фіксованому розмірі (наприклад, у Франції ця схема задіяна в 94% страхових випадків) проводиться у випадку, якщо ДТП відбулось за участю двох автомобілів і вартість ремонту автомобіля, зазначена у страховому акті, наприклад, у Франції не перевищує 6,5 тис. євро, а в Бельгії – 8,5 тис. євро, при цьому:

- прямий страховик для відшкодування своїх витрат у порядку суброгації заповнює електронну форму та направляє її до клірингового центру. Наприклад, у Бельгії цю функцію виконує компанії «Datassur», яка на кінець 2006 році нараховувала 65 членів, з яких 52 страхові компанії з питомою вагою на ринку загального страхування 92%, і 13 лізингових компаній, що контролюють 85% усього автомобільного парку, що перебуває в лізингу.

- страховик винуватця ДТП зобов'язується відшкодувати збитки прямого страховика на оплату вартості ремонту у фіксованому розмірі, наприклад, у Франції становить 1204 євро (602 євро, якщо право на суброгацію дорівнює 50%).

Вимоги, виставлені страховиками один до одного, акумулюються в кліринговому центрі, який щомісяця для кожного страховика підраховує сальдо за отриманими і виставленими вимогами, а також надає страховим компаніям сальдо по взаєморозрахунках і всі поточні бухгалтерські проводки.

Залежно від сальдо страховика кліринговий центр списує або нараховує на його банківський рахунок відповідну грошову суму.

Страховики мають можливість вивчати виставлені до них вимоги в базі даних клірингового центра в електронному виді та звіряти їх зі своїми записами. У випадку, якщо страховик винуватця ДТП виявляє наявність явної помилки, він має три місяці з моменту виставлення суброгації, щоб зв'язатися із прямим страховиком і одержати повернення кошти помилкової вимоги. Слід зазначити, що наявність у страховика винуватця ДТП, підтверджувальних документів щодо збитку не потрібна, бо прямий страховик є гарантом законності ведення досьє по відповідному збитку. Виставлення суброгації може відбутися протягом двох роки з моменту ДТП.

Завдяки цій системі страховик-подавець позову суброгації кредитується з фіксованої суми, тим самим страховик винуватця ДТП не може заборонити зняття грошей зі свого рахунку. Якщо ж він не згодний із пред'явленим йому регресом, він повинен опротестувати його. Страховик, що заперечує виставлену суму суброгації, повинен дотриматись процедури проходження всіх інстанцій протягом дванадцяти місяців з моменту подачі першого позову.

У випадку, якщо подія не є страховою, якщо пропущено дворічний строк позовної давності або вимогу суброгації було виставлено двічі, перерахування коштів повинне бути здійснене протягом 30-денного терміну після закінчення процедури оскарження зі сплатою штрафів у разі недотримання строків.

Суброгація по реальній вартості (наприклад, у Франції ця схема задіяна в 6% страхових випадків) проводиться у випадку, якщо ДТП відбулось між двома автомобілями, але не підпадає під суброгацію при наперед установленому розмірі, або факт ДТП оскарджується, або вартість ремонту автомобіля перевищує, наприклад, у Франції 6,5 тис. євро, а в Бельгії – 8,5 тис. євро. У цьому разі:

- страховик винуватця ДТП призначає незалежного аварійного комісара, котрий визначає розмір збитку, та перераховує прямому страховику в порядку суброгації суму виплаченого страхового відшкодування, а не фіксовану ставку;

- при пред'явленні вимоги щодо суброгації, прямій страховик зобов'язаний передати страховику винуватця ДТП всі документи, що підтверджують вину останнього і розмір понесеного збитку.

Якщо сума збитку перевищує встановлений ліміт: страховиками приймаються докази, що підпадають під дію цивільного права. Зокрема, відсутність освітлення та/або перевищення швидкості можуть збільшити для кожного з учасників відповідальність на певний відсоток.

Вимоги суброгації виставляються по реальній вартості, а строки виставлення дорівнюють двом рокам, починаючи з моменту ДТП. Вони направляються поштою (повинні бути прикладені підтверджувальні документи, що стосуються фактів доказу та підтверджують документи про суму збитків).

У випадку якщо спірний випадок не вдалося розв'язати протягом встановленого строку, страховик-подавець вимоги суброгації повинен записати цей випадок до порядку денного засідання Комісії із примирення, але не пізніше ніж три роки, починаючи з моменту здійснення ДТП, інакше втрачається право звернення до суду через закінчення строку давнини.

Для доказу приймаються такі документи: протоколи (акти) правоохоронних органів; лицьова сторона стандартного (європейського) протоколу, якщо він підписаний обома водіями, а у випадку його відсутності – свідчення кожного з водіїв, але тільки дотичних загальних елементів; письмові показання свідків.

На багатьох ринках до впровадження прямого врегулювання були одні й ті ж передумови, що ними можна охарактеризувати й сучасний український страховий ринок:

- низький рівень довіри споживачів до страхових компаній, викликаний не орієнтованою на споживача системою функціонування ринку;

- неможливість використання якості власного сервісу як основної конкурентної переваги на противагу поширенню цінової конкуренції;

- гостра необхідність, задля досягнення прибуткової діяльності, спрощення та здешевлення процесу врегулювання збитків;

- необхідність використання кожного контакту зі споживачем для крос-продаж інших, більш прибуткових, продуктів;

- необхідність стабілізації клієнтських баз. За традиційним підходом, контакти страхувальника зі «своїм» страховиком вкрай звужені, що також звужує для страховика можливості поширення інших продуктів споживачам продукту ОСЦВ.

Для України перехід на систему прямого відшкодування збитку внаслідок ДТП стане можливим тільки при виконанні певних умов. У першу чергу необхідно розробити єдину для страховиків схему визначення вини учасників ДТП. При цьому необхідно враховувати, що відсутність на місці ДТП співробітників ДПС може викликати ріст шахрайства в даній сфері страхування. Для запобігання цього функції незалежного експерта можна покласти на співробітників страхових компаній (аварійних комісарів), але й тут є свої недоліки. Тому необхідно законодавчо закріпити повноваження страхової компанії (аварійних комісарів) по встановленню винного в ДТП, визначити в яких випадках дорожня поліція зобов'язана виїжджати на місце ДТП, визначити юридичний статус повідомлення про ДТП, права, обов'язки та відповідальність сторін щодо оформлення ДТП.

Іншою проблемою є необхідність єдиної системи оцінки збитку. На сьогоднішній момент єдиних стандартів оцінки збитку немає, не розвинений і ринок послуг незалежних експертів. У результаті, по-перше, різниця в оцінках заподіяного потерпілому внаслідок ДТП збитку може бути дуже великий, а по-друге, повинні бути стандартизовані відносини незалежних експертів із страховиками.

Для впровадження прямого врегулювання збитків внаслідок ДТП необхідні мінімальні ресурси для створення клірингового підрозділу на базі МТСБУ (мінімальний штат, до 3-х співробітників, базове обладнання), внесення змін до функціональності ЦБД МТСБУ, застосування проектного підходу до на етапі розробки нормативних документів, що будуть регулювати процес прямого врегулювання.

Вважається за необхідне створення єдиної системи електронного обміну даними та електронним документообігом між страховиками, забезпечення технічних умов для клірингових розрахунків з метою економії витрат страховиків при прямому відшкодуванні шкоди. Для цього необхідні регламенти. Реалізація даної схеми шляхом самоорганізації страховиків зараз малоімовірна та може бути здійснена тільки в результаті відповідних змін у чинному законодавстві.

Також потребує внесення змін до Закону України “ Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів « щодо наступного:

- впровадження вимог щодо обов'язковості участі всіх страховиків – членів МТСБУ у системі прямого врегулювання;
- закріплення норми, за якою потерпілий має право звернутися до страховика, з яким він уклав договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, якщо збиток відповідає критеріям зони охоплення прямим врегулюванням. Страховик не має права відмовити страхувальнику у прийнятті такої заяви та врегулюванні;
- передбачення можливості використання ФЗП для забезпечення взаєморозрахунків в рамках клірингу в разі невиконання страховиком своїх зобов'язань щодо своєчасного поповнення клірингового рахунку запровадження.

**Висновки.** При впровадженні в Україні прямого врегулювання збитків внаслідок ДТП страхувальники зможуть вибирати страхову компанію, виходячи з якості сервісу і надійності, оскільки саме ця страхова компанія буде врегульовувати їхні збитки. При цьому страхові компанії будуть зацікавлені інвестувати в сервіс, прагнуть швидше виплатити відшкодування своїм клієнтам аби отримати автоматичне відшкодування за допомоги клірингової схеми, оскільки затягування виплат втратить всяку фінансову доцільність.

Проблема демпінгу поступово зникне, оскільки ціна перестане бути єдиним критерієм при прийнятті клієнтом рішення щодо придбання поліса. Надалі це створить передумови для переходу на вільне ціноутворення.

Пряме врегулювання збитків також прискорить вихід з ринку неплатоспроможних компаній, оскільки необхідність оперативно і своєчасно поповнювати залишок коштів на кліринговому рахунку стане “лакмусовим папером» для виявлення неплатоспроможних компаній.

На відміну від існуючої практики, при прямому врегулюванні компанії-неплатники більше не зможуть маскувати свої проблеми за допомоги затягування виплат або відмов з формальних підстав. Невиконання зобов'язань зі своєчасного поповнення клірингового рахунку буде підставою для автоматичного зупинення асоційованого членства такої компанії в МТСБУ та ініціювання призупинення її ліцензії.

Таким чином, український ринок страхування може отримати також додаткові переваги від впровадження прямого врегулювання, а саме загальне скорочення видатків страховиків, спрощення та здешевлення процедури регресних відносин між страховиками та зменшення кількості судових позовів.

## ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» № 1961-IV від 01.07.2004 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1961-15>
2. Мошаро О. В. Визначення та обґрунтування максимального розміру майнового збитку при спрощеній системі врегулювання ДТП // Україна-Бізнес. – 2011. – №24. – С. 7.
3. Межебицький М., Грабко Р. Пряме врегулювання: зарубіжний досвід і перспективи впровадження в Україні // Финансовые услуги. – 2010. – №3-4. – С.17-20.
4. Леман Ф. Участие страховых компаний в Соглашении о прямом возмещении вреда и система взаиморасчетов между страховиками //Материалы международной конференции «Зарубежные системы прямого возмещения вреда по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств и упрощенного порядка оформления ДТП», РСА. – 2006.
5. Фраля Д. Система прямого возмещения вреда и взаиморасчетов между страховщиками в Бельгии //Материалы международной конференции «Зарубежные системы прямого возмещения вреда по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств и упрощенного порядка оформления ДТП», РСА. – 2006.
6. Шеффер Т. Возмещение ущерба в Германии // Материалы международной конференции «Зарубежные системы прямого возмещения вреда по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств и упрощенного порядка оформления ДТП», РСА. – 2006.

## REFERENCES

1. Law of Ukraine "On obligatory insurance of civil liability of proprietors of surface transport vehicles" № 1961 – IV from 01.07.2004 [Electronic resource] it is access Mode: <http://rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1961-15> (Ukr)
2. Mosharo O.V. Determination and ground of maximal size of property loss at the simplified system of settlement of road and transportation insurance // Ukraine-business.-2011. – №24.-P. 7. (Ukr)
3. Megebitsky M., Grabko R. Direct settlement: foreign experience and prospects of introduction in Ukraine // Financial services. – 2010. – №3-4. – P.17-20. (Ukr)
4. Leman F. Participating of insurance companies in Agreement about the direct compensation of harm and system of mutual settlements between страховиками //Materials of international conference the "Foreign systems of direct compensation of harm on obligatory public liability of proprietors of transport vehicles and simplified order of registration of road and transportation insurance, PCA. – 2006. (Rus)
5. Fraly D. System of direct compensation of harm and mutual settlements between insurers in Belgium //Materials of international conference the "Foreign systems of direct compensation of harm on obligatory public liability of proprietors of transport vehicles and simplified order of registration of road and transportation insurance, PCA. – 2006. (Rus)
6. Schaffer T. Damage to the person in Germany // Materials of international conference the "Foreign systems of direct compensation of harm on obligatory public liability of proprietors of transport vehicles and simplified order of registration of road and transportation insurance, PCA. – 2006. (Rus)

## РЕФЕРАТ

Чубінський М.А. Концептуальні засади впровадження в Україні прямого врегулювання збитків внаслідок дорожньо-транспортних пригод / М.А.Чубінський // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

У статті розглянуто іноземний досвід застосування прямого врегулювання збитків в обов'язковому страхуванні цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів, визначена сутність прямого врегулювання збитків та надані пропозиції щодо його запровадження в Україні.

Метою статті є дослідження досвіду застосування прямого відшкодування збитків в обов'язковому страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів у країнах ЄС та надання пропозицій щодо його запровадження в Україні.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ, АВТОТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ, СТРАХУВАННЯ, ПРЯМЕ ВРЕГУЛЮВАННЯ ЗБИТКУ.

## ABSTRACT

Chubynsky M.A. Conceptual basis of introduction in Ukraine of direct settlement of consequences of road and transportation adventures. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

In this article the use of foreign experience direct settlement of losses mandatory insurance of civil liability of owners of motor, determine the nature direct settlement of losses and made suggestions for improvement in Ukraine.

The aim of the article is research of experience of application of direct reimbursement of losses in obligatory insurance of civil liability of proprietors of surface transport vehicles in the countries of European union and grant of suggestions in relation to his input in Ukraine.

**KEYWORDS:** CIVIL LIABILITY, MOTOR VEHICLE INSURANCE, DIRECT SETTLEMENT OF LOSSES.

## РЕФЕРАТ

Чубинский М.А. Концептуальные основы внедрения в Украине прямого урегулирования убытков в результате дорожно-транспортного происшествия / М.А. Чубинский // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье рассмотрены иностранный опыт применения прямого урегулирования убытков в обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств, определена сущность прямого урегулирования убытков и предоставлены предложения по его внедрению в Украине.

Целью статьи является исследование опыта применения прямого возмещения убытков в обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств в странах ЕС и предоставления предложений относительно его ввода в Украине.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, АВТОТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО, СТРАХОВАНИЕ, ПРЯМОЕ УРЕГУЛИРОВАНИЕ УБЫТКА.

### АВТОР:

Чубинський Максим Анатолійович, Національна академія управління, аспірант, e-mail: chubinskiy@i.ua, тел. +380677191351, Україна, 03150, м.Київ, вул.Червоноармійська, 145/1, кв.205.

### AUTHOR:

Chubynsky Maxim A., National Academy of Management, graduate student, e – mail: chubinskiy@i.ua, tel. +380677191351, Ukraine, 03150, Kyiv, Chervonoarmiyska str., 145/1, fl.205.

### АВТОР:

Чубинский Максим Анатольевич, Национальная академия управления, аспирант, e – mail: chubinskiy@i.ua, тел. +380677191351, Украина, 03150, г.Киев, ул.Красноармейская, 145/1, кв.205.

### РЕЦЕНЗЕНТИ:

Мельниченко О.І., кандидат технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри транспортного права та логістики, Київ, Україна.

Далека В.Х., доктор технічних наук, професор, Харківський національний університет міського господарства імені О.М.Бекетова, завідувач кафедри електричного транспорту, Харків, Україна.

### REVIEWER:

Melnichenko O.I., PhD, Engineering (Dr.) associate professor, NationalTransport University, associate department of transport law and logistics, Kyiv, Ukraine.

Daleka V.H., PhD, Engineering (Dr.) associate professor, Kharkiv National University urban economy named O.M.Beketova, head of the department electric vehicles, Kharkov, Ukraine.