

ОСОБЛИВОСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ ЄВРОПРОТОКОЛУ В УКРАЇНІ

Розглядаються питання стану сучасного ринку автотранспортного страхування у зв'язку із впровадженням Закону № 3045-VI «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України стосовно дорожньо-транспортних пригод і виплати страхового відшкодування».

Рассматриваются вопросы состояния современного рынка автотранспортного страхования в связи с внедрением Закона №3045-VI «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно дорожно-транспортных происшествий и выплаты страхового возмещения».

This article is devoted to the state of modern motor insurance market in connection with the implementation of the Law № 3045-VI "On amending some legislative acts of Ukraine regarding accidents and insurance claim".

Постановка проблеми. Становлення й розвиток автотранспортного страхування в Україні супроводжується складними економічними явищами, що обумовлено її входженням до світового співтовариства та потребою легалізації страхового законодавства транспортного страхового ринку в умовах глобалізації страхових відносин. Актуальним є також розгляд сучасної тенденції розвитку української економіки, зокрема постійного збільшення транснаціональних потоків і транзиту вантажів. Також доцільне створення умов для розвитку ринку посередницьких послуг у сфері автотранспортного страхування, створення ефективного регулювання й підвищення рівня знань споживачів, що є необхідною умовою для забезпечення стабільності й прозорості транспортного сектора та його фінансового забезпечення. Виникає необхідність у розробці підходів та інструментарію для ефективного вирішення специфічних проблем функціонування транспортного страхового ринку, методів регулювання в умовах ринкової глобалізації.

Водночас необхідно визнати, що в Україні відчувається значний дефіцит досвідчених фахівців зі страхової справи, спеціальних наукових досліджень, які б стосувалися безпосередньо сфери транспортного автомобільного страхування. Бракує орієнтованих на практичне застосування наукових розробок, наукової літератури зі страхування, не узагальнюється накопичуваний досвід, потребують подальшого уточнення деякі законодавчі акти, а також прийняття нових постанов, законів з урахуванням досвіду зарубіжних країн.

Аналіз досліджень та публікацій. Вагомим внеском у розвиток страхового ринку та становлення транспортного страхування стали дослідження вітчизняних і зарубіжних вчених Томіліна В.Н., Самохвалова О.В., Казакова А.А., Ж. Лемера, Шахова В.Г., Медведєва А.А., Міллермана А.С., Юлдашева Р.Т., Богаченко В.Г., Гінзбурга А.І., Адамчука Н.Г., Турбіної К.Е., Балабанова І.Т., Зальотова О.М., Гомелля В.Б., Соболева А. М.

Метою дослідження цієї статті є Закон № 3045-VI «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України стосовно дорожньо-транспортних пригод і виплати страхового відшкодування», що набув чинності 18.09.2011 року (далі – Закон). Цей Закон, прийнятий Верховною Радою України ще в лютому 2011 року, викликав гострі дискусії з приводу його необхідності для реалій українського страхового ринку.

Однозначно можна стверджувати, що відповіді на всі питання надасть тільки час, але вже сьогодні можна спрогнозувати деякі проблеми під час використання даного Закону.

Виклад основного матеріалу. Законом передбачається право учасників разом скласти повідомлення про ДТП, після чого вказані особи можуть залишити місце подій та не повинні при цьому повідомляти органи ДАІ про його настання. Таке спільне повідомлення про ДТП, складене його учасниками, ще називається «європротоколом» та за суттю є засобом спрощеної фіксації ДТП. Європротокол складається і підписується на місці ДТП його учасниками, у ньому повідомляється загальний опис сторін ДТП та схема цього випадку.

Але зауважимо що це право виникає тільки при дотриманні всіх вказаних нижче умов:

- у разі настання ДТП «забезпеченого» транспортного засобу (ТЗ); – за відсутності травмованих чи загинуваних людей;
- за згоди учасників щодо обставин ДТП;
- у разі відсутності у водіїв алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння чи ознак знаходження під впливом лікарських засобів, що знижують увагу та швидкість реакції.

При цьому «забезпеченим» є ТЗ, про який зазначено в чинному договорі страхування (ОСЦВВТЗ), за умов його експлуатації особами, відповідальність яких застрахована. Отже, згідно із законодавчими змінами запроваджений єдиний тип внутрішнього договору ОСЦВВТЗ (з визначенням конкретного ТЗ та переліку осіб, відповідальність яких застрахована), на відміну від існуючих до цього 3-х типів договорів. За таких умов можливість використання європротоколу особами, відповідальність яких застрахована до набуття чинності змін у законодавстві за договорами I чи II типу, викликає сумніви. Яким чином учаснику, а

особливо потім страховику, встановити, чи не перебував другий учасник ДТП у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, а тим більше під впливом лікарських засобів, що знижують увагу та швидкість реакції, залишається загадкою. Можливо, все буде залежати від банального бажання усіх учасників ДТП домовитися, а це свідчить про формальність виконання вимог закону.

На засіданні комісії Держфінпослуг від 22.09.2011 року було схвалено проект відповідного розпорядження, що передбачає максимальний розмір страхової виплати за європротоколом у сумі 10 000 грн., а з 2013 року – 25 000 грн.

Однак навіть після затвердження максимальних розмірів відшкодування за європротоколом відкритим залишається питання, як учасникам ДТП, які не мають спеціальних технічних знань, самостійно визначити, чи не перевищує задіяний збиток максимального ліміту. Тобто у разі встановлення страховою компанією під час огляду ушкодженого ТЗ факту того, що збиток перевищує максимально допустимий для європротоколу розмір, у виплаті страхового відшкодування, найімовірніше, буде відмовлено у зв'язку з відсутністю належних документів, що підтверджують факт настання страхового випадку (довідки ДАІ).

Прогнозованою проблемою стане можливість отримання страхового відшкодування одним з учасників ДТП, застрахованого за полісом КАСКО, враховуючи що зміни в законодавстві щодо використання європротоколу передбачаються тільки в рамках ОСЦВВТЗ. На сьогодні можна майже зі стовідсотковою вірогідністю припускати, що для отримання страхового відшкодування за полісом КАСКО страхові компанії додатково будуть вимагати надання їм страхувальником довідки ДАІ.

Але найбільші побоювання зазначені законодавчі новації викликають саме у страхових компаній, та пов'язані вони, перш за все, з великою вірогідністю масових шахрайських дій з використанням європротоколу. Такі прогнози експертів не є безпідставними. Треба враховувати несприятливий досвід сусідньої Росії, де європротокол не “прижився” в першу чергу через постійні зловживання з боку страхувальників, унаслідок чого страховики зазнавали значних збитків. Такий висновок можна зробити, зважаючи на загальну кількість заявок на відшкодування. Звісно, при кваліфікованому огляді ТЗ представником страховика можна встановити справжній характер ушкоджень, але це знову може призвести до судової тяганини. Ще однією проблемою для страховиків може стати масовість заявок на відшкодування за європротоколами по дрібним ДТП, де раніше ситуації вирішувалися між їхніми учасниками без залучення страховиків. Це може призвести до подовження строків виплати таких відшкодувань, навіть незважаючи на встановлення Законом максимальних строків.

Частково вирішити цю проблему повинна єдина база даних полісів ОСАЦВ, яка на сьогоднішній день вже введена в експлуатацію та регулюється відповідним Положенням, затвердженим розпорядженням Держфінпослуг від 09.07.2010 року № 566. Вона складена за прикладом банківських баз «кредитних історій» та містить повну інформацію про поведінку конкретного клієнта-страхувальника, зокрема, скільки разів він потрапив у ДТП та хто в цьому винен. Це дозволить страховим компаніям корегувати вартість страхового полісу для конкретного страхувальника завдяки використанню коефіцієнтів “бонус-малус”, тобто знижувати чи збільшувати вартість страхування в залежності від кількості раніше скоєних ДТП.

Отже, проаналізуємо, які основні зміни сталися в автотранспортному страхуванні після впровадження європротоколу.

1. Змінюється сама процедура страхування.

2. Відмова від трьох типів страхових договорів – залишається лише один тип полісу ОСАЦВ. Він відповідає нинішньому «типу №1», який випикується на автомобіль чи будь-якого водія.

3. Впроваджується порядок спрощеного врегулювання збитків за ОСАЦВ шляхом використання європротоколу без виклику на місце ДТП органів ДАІ.

4. Можливість змінення вартості полісів.

З цього часу автовласники-учасники ДТП можуть самостійно оформлювати ДТП, не викликаючи представників ДАІ в разі, якщо вони мають поліс ОСАЦВ 1-го типу, придбаний після 19 вересня 2011 року, у ДТП ушкоджено тільки автомобіль і відсутні людські жертви, учасники аварії повинні дійти спільного погляду на причини та обставини аварії [2].

Для страховиків впровадження системи спрощеного оформлення ДТП обертається перебудуванням усієї системи врегулювання страхових випадків у середині компанії. Крім умов, за яких водії зможуть скористатися бланком європротоколу, закон передбачив й інші зміни у страхуванні цивільної відповідальності автовласників. Це і впровадження єдиного переліку документів, які може вимагати страховик від потерпілого, і встановлення 90-денного строку для виплати відшкодування з моменту подання потерпілим заяви у страхову компанію, впровадження єдиного типу полісу, а також інші новації.

Також тепер страховики мають більше аргументів для відмови у відшкодуванні. Звідси зростає необхідність у збільшенні уваги до страхового шахрайства. У страховиків вже є достатній досвід для визначення таких випадків, і пересічний страхувальник не буде від цього страждати.

Треба також приділити увагу недолікам у нарахуванні самої суми відшкодування. Десять тисяч гривень – сума, яка на момент прийняття поправок відповідала 1250 доларам США. Крім того, навіть фахівець з першого погляду не може точно сказати, на яку суму збиток – на десять тисяч чи двадцять. Також потрібно звертати увагу на велику різницю у вартості автомобілів, особливо коли мова йде про іномарки та авто вітчизняного виробництва. Тому страхові компанії радять все ж таки у разі ДТП викликати співробітників ДАІ.

За даними Моторного (транспортного) страхового бюро, у першому півріччі 2011 р. страхові компанії зібрали 1,084 млрд. грн. страхових премій за полісами ОСАЦВ (на 44,8% більше у порівнянні з аналогічним періодом 2010 р.) та здійснили виплати у розмірі 403,383 млн. грн. (на 19,5% більше). Усього з моменту впровадження обов'язкового страхування цивільної відповідальності автовласників страховиками сплачено 2,662 млрд. грн. відшкодувань [4].

Продаж нових полісів ОСАЦВ в січні-червні склав 4,095 млн. шт (на 0,4% більше, ніж у першому півріччі 2010 р.) [4].

Моторне (транспортне) страхове бюро України (МТСБУ) оголосило підсумки роботи сегменту обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності страхової галузі України за шість місяців поточного року.

За перше півріччя 86 страхових компаній-учасників Бюро зібрали 1,084 млрд. грн. премій (зростання 44,8%). За січень-червень 2010 г. темпи зростання не перевищували 17%.

Збільшення надходжень обумовлено підвищенням тарифів на ОСЦВВТЗ. Про це свідчить незначне зростання продажу полісів ОСАЦВ (0,4% у порівнянні з відповідним періодом минулого року). Продано 4 095 млн. страховок ОСАЦВ [4].

Висновки. У зв'язку з вищезазначеним можна зробити такі висновки.

На сьогоднішній день проблеми європротоколу суттєво переважають очікувану користь від його застосування. На думку фахівців з боку страховиків, головні труднощі використання європротоколу чекають на страхувальників і будуть пов'язані з бланком повідомлення.

Так, на думку страховиків, головна проблема полягатиме в заповненні самого бланка повідомлення про подію (європротоколу): помилки, помарки, виправлення тощо, що в підсумку може призвести до відмови у виплаті. Інша проблема – неоднозначна оцінка схеми ДТП самою страховою компанією: на місці обидва учасника події визначаються, хто правий, а хто винуватий, а страхова компанія може прийняти абсолютно інше рішення. Також визначення винуватця події є досить складним, враховуючи український менталітет. Навряд чи хтось з водіїв, навіть якщо причина ДТП зрозуміла, добровільно визнає себе винним.

Недовірливе ставлення страхувальників до європротоколу і труднощі з його використанням виникають ще й через те, що з такою формою інформування страховика про ДТП вони зустрічаються уперше і, до всього того, у автовласників існує недовіра до страхових компаній завдяки діям недобросовісних страховиків. Тому на практиці, незважаючи на те, що для страхової компанії пріоритетним має бути об'єктивне відображення ДТП, через особисту лояльність страховика до клієнта в документах європротоколу можуть фіксуватися неправомочні дані.

Отже, спрощена система оформлення ДТП ще потребує доробок, і не кожен водій буде ризикувати страховою виплатою через можливість скористатися європротоколом і заповнити громіздкий бланк повідомлення, причому, не допускаючи помилок.

Для того щоб підвищити довіру автовласників до нововведення, страховикам необхідно спрямовувати свої зусилля на роботу зі страхувальниками. В першу чергу, страховики повинні працювати над підвищенням страхової грамотності автовласників щодо використання європротоколу, пропагувати нововведення. На першому етапі введення спрощеної системи необхідно ставитися до заявників з особливою увагою та лояльністю. Поки страхувальники не переконані на практиці в тому, що європротокол дійсно спрощує процес отримання страхового відшкодування, ця система не запрацює.

Також на першому етапі необхідно пом'якшити (чи повністю відмінити) вимоги, які висуваються до заповнення бланку повідомлення, та які можуть у подальшому призвести до відмови: помилки, помарки, виправлення. При цьому давати можливість учасникам ДТП вже після події вносити уточнюючі корективи до своїх пояснень за суттю події.

Що стосується страховиків, то їхня роль полягає в тому, щоб проводити пояснювальні заходи за допомогою ЗМІ. Щоб водії мали уявлення про те, що таке європротокол, які він несе в собі ризики, а також навчилися правильно його заповнювати.

Але незважаючи на те, що ще треба зробити, на що звернути увагу, ситуація нагадує досвід використання європротоколу нашими сусідами, де тільки 10% автовласників користуються правом застосовувати європротокол при оформленні ДТП. Враховуючи схожість ринків та менталітету, в Україні, як і в Росії, майбутнє практики європротоколу залишається неясним.

Скептичне ставлення до даного нововведення і страхувальників, і страховиків суттєво уповільнює практичне застосування європротоколу при ДТП.

Підбиваючи підсумки, зазначимо, що впровадження європротоколу в Україні загалом є позитивним та прогресивним кроком, який потребує подальших поступових удосконалень. Однак при відсутності практики його використання, а також затверджених максимальних розмірів страхової виплати, ризик отримати відмову у виплаті страхового відшкодування дуже високий.

Література

1. Про внесення змін до Закону України "Про страхування": Закон України від 4 жовтня 2001 року № 2745-III // Офіційний сайт Верховної Ради [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.rada.gov.ua.
2. Про внесення змін в деякі законодавчі акти України відносно дорожньо-транспортних пригод і виплати страхового відшкодування: Закон № 3045-VI від 18.09.2011 р. // Офіційний сайт Верховної Ради [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.rada.gov.ua.
3. Фурман В.М. Розвиток нових технологій у страхуванні // Фінанси України. – 2005. – №2. – С. 135–145.
4. Страхування в Україні на forINSURER.com. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.forINSURER.com.
5. Український банківський портал [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.banker.ua.
6. Введение европротокола в Украине [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://car-insurance.com.ua/review/262>
7. При оформлении ДТП с европротоколом в Украине без ГАИ не обойтись [Електронний ресурс] – СМИ.– Режим доступу: <http://focus.ua/auto/203067/>
8. В Украине вступил в действие "европротокол" [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://delo.ua/auto/v-ukraine-vstupil-v-dejstvie-evroprotokol-164621/>
9. Система «европротокола» в Украине [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://autoinfo.com.ua/news/Cistema-jevroprotokola-v-Ukraine>
10. Европротоколу мешаает менталитет в Украине [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mignews.com.ua/ru/articles/90090.html>