

УДК 368.86

ПРЯМЕ ВРЕГУЛЮВАННЯ ЗБИТКІВ В АВТОТРАНСПОРТНОМУ СТРАХУВАННІ: ЗНАЧЕННЯ ТА РЕЗУЛЬТАТИ ВПРОВАДЖЕННЯ

*Временко Л. В., к.е.н., доцент
Рибалко А. В., студентка (ХНУБА)*

У статті визначено значення впровадження системи прямого врегулювання збитків при настанні страхової події у випадках дорожньо-транспортної пригоди. Проаналізовано показники строків врегулювання страхових випадків за обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів після введення системи прямого врегулювання збитків. Проведено порівняння розміру страхової виплати за системою прямого врегулювання збитків та за звичайною процедурою. Виявлено, що система прямого врегулювання збитків значно впливає на прискорення отримання відшкодування страхувальником. Зроблено висновок про те, що для подальшого якісного врегулювання страхових випадків необхідно стимулювати якомога більше страхових компаній-членів Моторного транспортного страхового бюро України приєднатись до системи прямого врегулювання збитків.

Ключові слова: пряме врегулювання збитків, страхове відшкодування, страховий випадок, обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

ПРЯМОЕ УРЕГУЛИРОВАНИЕ УБЫТКОВ В АВТОТРАНСПОРТНОМ СТРАХОВАНИИ: ЗНАЧЕНИЕ И РЕЗУЛЬТАТЫ ВНЕДРЕНИЯ

*Временко Л. В., к.э.н., доцент,
Рыбалко А. В., студентка (ХНУСА)*

В статье определено значение внедрения прямого урегулирования убытков при наступлении страхового события в случаях дорожно-транспортного происшествия. Проанализированы показатели сроков урегулирования страховых случаев по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств после введения системы прямого урегулирования убытков. Проведено сравнение размера страховой выплаты по системе прямого урегулирования убытков и по обычной процедуре. Выявлено, что система прямого урегулирования убытков значительно влияет на ускорение получения возмещения страхователем. Сделан вывод о том, что для дальнейшего качественного урегулирования страховых случаев необходимо стимулировать как можно больше страховых компаний-членов Моторного транспортного страхового бюро Украины присоединиться к системе прямого урегулирования убытков.

Ключевые слова: прямое урегулирование убытков, страховое возмещение, страховой случай, обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств.

DIRECT SETTLEMENT OF LOSSES OF MOTOR VEHICLE INSURANCE: VALUE AND RESULTS OF IMPLEMENTATION

*Vremenko L., PhD, Associate Professor,
Rybalko A., student (KhNUBA)*

In the article, according to the results of the research, the importance of introducing a system for direct settlement of losses in the event of an insurance event in cases of road traffic accident is disclosed. It was determined that the main innovation of this system is a qualitative and rapid settlement of insurance cases under contracts of compulsory insurance of civil liability of land vehicles owners, increase of trust between insurance companies in a joint liability conditions. The necessity of improving the quality of compulsory insurance services for civil liability of land vehicles owners, in the first place in the regulation of insurance losses, is substantiated. The analysis of indicators of insurance cases settlement terms for the obligatory type of civil liability insurance of land vehicles owners after the introduction of a loss direct settlement system is carried out. It was revealed that the loss direct settlement system significantly influences the speed of obtaining insurance compensation by the insured. A comparison was made between the size of the insurance payment, which showed a slight deviation of the average payout, provided that the settlement was settled under the normal procedure and the loss direct settlement system. It is concluded that the introduction of the loss direct settlement system in land vehicle insurance encourages the policyholder to more reliably refer to the choice of insurance company, and the insurer-to save his policyholders by constant improvement of insurance services. The generalization of the practice of losses direct settlement revealed that the use of the system did not create competitive advantages for the insurers-participants of the agreement on a losses direct settlement. In order to further improve the quality of insurance claims, it is necessary to encourage as many insurance companies as Motor Transport Insurance Bureau of Ukraine has to join the system of losses direct settlement.

Key words: *direct settlement of losses, insurance indemnity, insurance case, compulsory third party civil liability insurance of land vehicles owners.*

Постановка проблеми. Донедавна водіїв мало хвилювало в якій саме компанії придбати поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВВНТЗ), адже у разі страхового випадку потерпілий звертається не до страховика, з яким він уклав договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, а до страховика винуватця в настанні дорожньо-транспортної пригоди (ДТП). Тому страхувальники не завжди відповідально ставились до вибору страхової компанії та обирали найдешевший варіант страхування. Це ставало приводом до скарг на страховиків, що безпосередньо впливає на їх репутацію, оскільки скарги є своєрідним індикатором задоволеності

клієнта страховою послугою. В цих умовах постала проблема якісного та швидкого врегулювання страхових випадків за договорами ОСЦПВВНТЗ, яка визначає позицію компанії на страховому ринку, її конкурентні переваги і ефективність наданих страхових послуг в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Означена проблема привертає увагу як вчених, так і практиків. Питання удосконалення якості врегулювання збитків внаслідок дорожньо-транспортної пригоди за договорами ОСЦПВВНТЗ розглянуті в наукових працях вітчизняних і зарубіжних вчених. У роботах Н В. Приказюк, Т. П. Моташко, James M. Anderson [1, 2] досліджувались особливості прямого врегулювання збитків у сфері автомобільного страхування.

С. Б. Березіна [3] розглядає ключові питання наближення ОСЦПВВНТЗ до європейських стандартів, до яких відносить запровадження прямого врегулювання збитків. У роботі К. О. Лібіх [4] здійснено узагальнення можливостей щодо запровадження в Україні прямого відшкодування збитків за даним видом страхування з урахуванням аналогічного досвіду інших країн. У роботі М. С. Межебицького, Р. Грабко [5] визначено переваги та недоліки зарубіжного досвіду та перспектив впровадження прямого врегулювання в Україні. Фахівці страхового ринку на базі власного досвіду та судження А. І. Перетяжко, О. Ф. Філонюк, В. І. Шевченко [6-9] у своїх працях неодноразово звертали увагу на необхідність вдосконалення вітчизняного законодавства щодо порядку й особливостей врегулювання збитків, важливість введення системи прямого врегулювання, враховуючи як вітчизняний так і міжнародний досвід.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Проте питання впровадження системи прямого врегулювання збитків в Україні, попри значну актуальність, залишається відкритим і потребує подальшого дослідження.

Метою даної статті є дослідження питань врегулювання збитків при настанні страхових подій за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та аналіз результатів впровадження системи прямого врегулювання збитків.

Виклад основного матеріалу. Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів має загальнодержавне значення та слугує забезпеченням захисту потерпілих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди та захисту майнових інтересів страхувальників. Особливістю цього виду

страхування є законодавче закріплення порядку його здійснення, в якому передбачено, що страхова компанія, яка уклала угоду цивільно-правової відповідальності особи, яка заподіяла шкоду, виплачує страхове відшкодування при настанні страхового випадку третій особі. Попри визнання діючого механізму врегулювання збитків таким, що не відповідає нормам міжнародного права і сучасним запитам, він і надалі залишається без змін.

Пряме врегулювання збитків – це підхід до врегулювання збитків зі страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів, при якому страховик за полісом відповідальності врегулює збиток, нанесений своєму клієнту третьою особою, а потім отримує компенсацію від страховика відповідальної третьої особи – винуватця в настанні ДТП [10].

Пряме врегулювання збитків в Україні запрацювало завдяки угоді, укладеної 24 березня 2016 р. між Моторним транспортним страховим бюро України (МТСБУ) і страховиками-членами МТСБУ. Станом на 01.10.2016 року до угоди приєдналось 17 найбільших страхових компаній, що займають більш ніж 35% усього ринку за сумою страхових платежів за договорами ОСЦПВВНТЗ, а з 01.02.2017 року їх стало 18. Таке нововведення не залишилось непоміченим, та вже за перші 3 місяці роботи угоди страхувальниками в рамках прямого врегулювання було заявлено більше ніж 1700 збитків, що склало майже 10% від усіх заявлених збитків [11] за договорами ОСЦПВВНТЗ компаній – учасників угоди.

Страховики – учасники угоди, відповідно до угоди, надали один одному повноваження щодо виконання своїх зобов'язань за внутрішнім договором ОСЦПВВНТЗ при настанні страхової події, в тому числі щодо виконання робіт, пов'язаних із здійсненням страхових відшкодувань, оформленням всіх необхідних документів для виплат

страхових відшкодувань [11]. Страховик, який здійснив пряме відшкодування збитків, має право вимоги до страховика, який застрахував цивільно-правову відповідальність особи, яка заподіяла шкоду, у розмірі, визначеному згідно з Положенням про пряме врегулювання збитків [12]. В свою чергу, страховик, який зареєстрував цивільно-правову відповідальність особи, яка заподіяла шкоду, зобов'язаний компенсувати страховику, що здійснив пряме відшкодування суму збитків. Оператором та гарантом взаєморозрахунків між страховиками є МТСБУ.

Впровадження системи прямого врегулювання збитків має дуже велике значення як для споживачів страхових послуг, так і для страхових компаній. Головною перевагою цієї системи є можливість страхувальника самостійно обирати до якої саме зі страхових компаній звернутись у випадку ДТП: до компанії винуватця у ДТП, чи то до власної, де їм було придбано поліс ОСЦПВВНТЗ, що не тільки значно скоротить термін врегулювання страхового випадку, але й значно підвищить довіру страхувальників до страхової компанії, адже можна запобігти необхідності звертатись до «чужої» страхової компанії, яка не тільки менше зацікавлена швидко «розлучатись» з грошима, але й взагалі може знаходитись у іншому населеному пункті, що лише додасть незручностей у, і без того, неприємний процес.

Але система прямого врегулювання збитків передбачає виплату лише при обов'язковому виконанні деяких умов. До них відноситься лише той страховий випадок, що стався: за участі лише двох транспортних засобів; за відсутністю завдання збитків життю і здоров'ю людей; коли власники транспортних засобів мають поліс ОСЦПВВНТЗ компаній-членів системи прямого врегулювання збитків та досягли між собою домовленості з приводу, хто є винуватцем, а хто потерпілою стороною. Важливою умовою

є те, що за прямим врегулюванням відшкодовується лише шкода, заподіяна майну і яка становить не більш як 100 тис.грн. Необхідність виклику поліції або ж складання паперового / електронного європротоколу залишається.

Якщо потерпілий подав заяву на відшкодування до компанії винуватця у ДТП – він втрачає можливість звертатись до своєї страхової компанії. Компенсація витрат відбувається шляхом щомісячного формування реєстру зустрічних вимог між страховиками, що здійснили відшкодування до страховиків-винуватців. Пряме врегулювання оптимізує процес врегулювання збитків та мотивує страховиків до більш якісного та швидкого ведення справи, адже від цього залежить рівень довіри та подальша співпраця між страхувальником та страховиком. Рівень довіри споживачів страхових послуг також значно може вплинути на формування цін за договорами ОСЦПВВНТЗ, адже якщо головним критерієм обрання страхової компанії страхувальником буде не ціна полісу, а якість обслуговування – тоді проблема стане менш масштабною та дозволить страховій компанії, у деякому сенсі, перейти на вільне ціноутворення.

За період дії угоди спостерігається тенденція на поступове зниження середнього строку врегулювання збитків. Так, якщо станом на перший квартал 2017 року середній строк врегулювання збитків становив 85 днів з моменту ДТП, то за аналогічний період 2018 показник склав 71 день. Також відбувається постійне збільшення кількості справ, що врегульовуються у строк до 90 днів та до 120 днів від дати ДТП. Проте останнім часом кількість скарг зросла удвічі, та склала 444 скарги. Це обумовлено зростанням загальної кількості звернень за страховими випадками.

Аналізуючи показники з моменту впровадження системи прямого врегулювання збитків (ПВЗ), а це майже півтора року (грудень 2016 – квітень 2018 р.), можна простежити, що в рамках ПВЗ

було врегульовано 11 665 страхових випадків, загальна сума виплат за якими склала майже 185,03 млн. грн, з загальної кількості страхових випадків 63 755 од., загальною сумою 995,81 млн. грн.

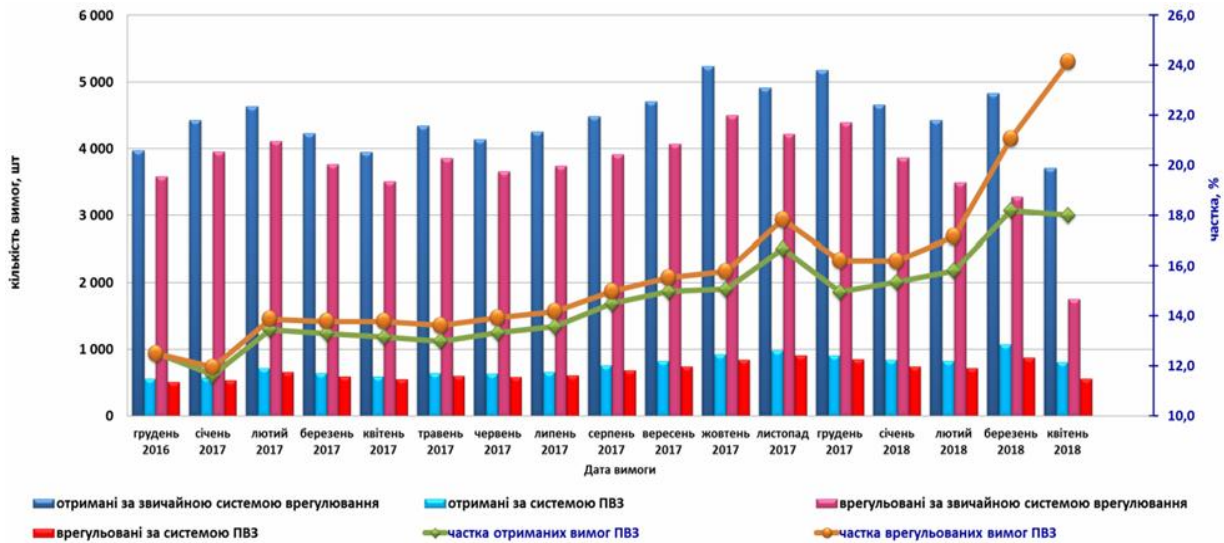


Рис. 1. Показники роботи системи ПВЗ, грудень 2016-квітень 2018 [13]

Такі показники (рис. 1) свідчать, що за системою прямого врегулювання збитків в середньому врегульовується понад 18% усіх заяв про страхове відшкодування, а це приблизно кожен

шостий страховий випадок і ця кількість поступово зростає. Також важливим показником діяльності системи ПВЗ є розмір середньої виплати.

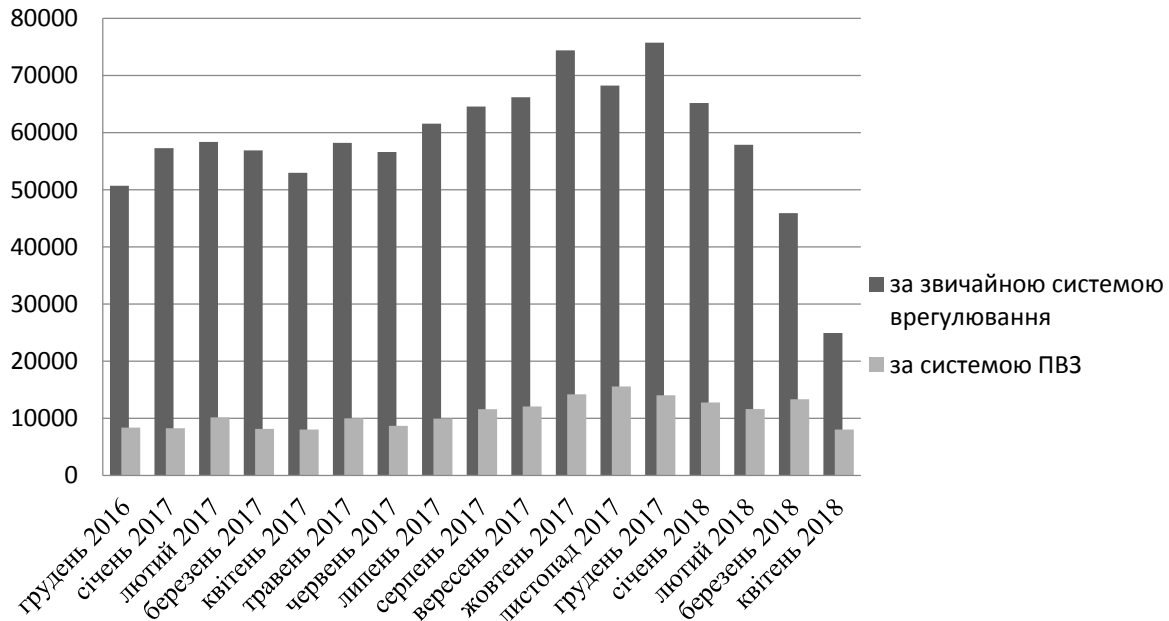


Рис. 2. Сума відшкодування за вимогами, врегульованими учасниками ПВЗ (по ДТП, що сталися після 01.12.2016 року) [13]

Діаграма на рис. 2 засвідчує незначне відхилення розміру середньої виплати за умови врегулювання за звичайною системою та за системою ПВЗ, воно становить лише 1,6%. Так середня виплата за звичайною системою становила 15 620 грн, а за системою прямого врегулювання збитків – 15 875 грн. Це спростовує думку про те, що страховики навмисно можуть підвищувати розмір страхового відшкодування для своїх страхувальників.

Положенням [12] передбачено розділення збитків на три класи: до 50 тис.

грн., від 50 тис. грн до 100 тис. грн, більше 100 тис. грн. Взаєморозрахунки в рамках першого класу провадяться за середньої суми виплати, у другому класі – по фактично виплаченій сумі збитку. Збитки, віднесені до третього класу не відшкодовуються в рамках системи ПВЗ, а врегульовуються в загальному порядку.

У структурі збитків основна частина, а саме 95% належить до 1 класу, середній збиток за яким становить 12,5 тис. грн, середня виплата за 2 класом складає 77,3 тис. грн, тобто лише 5% збитків.

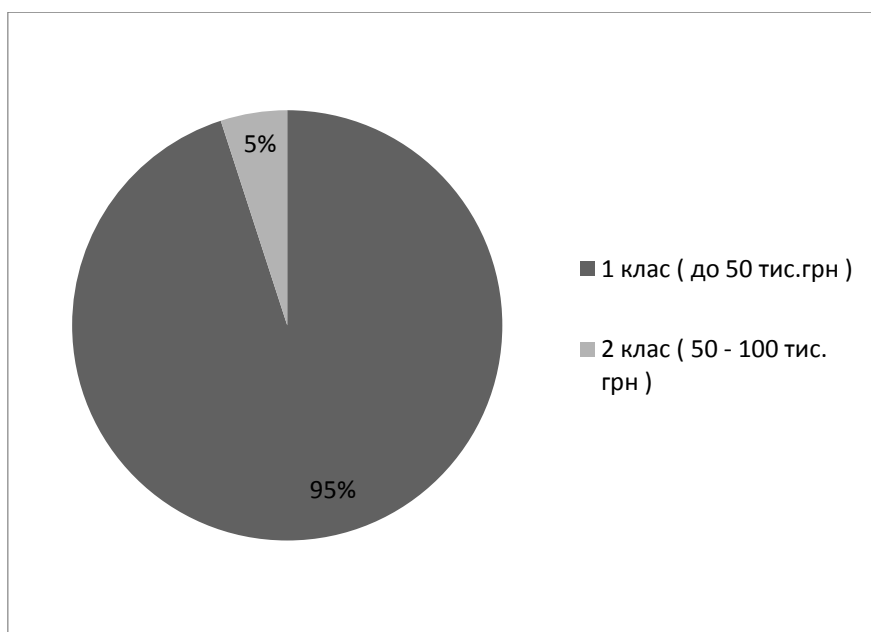


Рис. 3. Структура збитків, що врегульовується у системі ПВЗ

ПВЗ значно впливає на строки врегулювання страхових випадків. Так станом на січень – квітень 2018 р. середній показник терміну врегулювання склав 66 днів у компаній – членів системи ПВЗ та 76 днів для компаній – не членів ПВЗ відповідно. Таку різницю можна пояснити тим, що до системи прямого врегулювання збитків увійшли найбільші компанії – члени МТСБУ, що не мають жодного червоного індикатору оцінки у «світлофорі», що розміщено на сайті МТСБУ і який є одним із найважливіших

індикаторів діяльності страхової компанії – члена МТСБУ.

Діаграма на рис. 4 засвідчує, що середній строк врегулювання вимог за системою ПВЗ за період, що аналізувався, склав 38 днів, тобто це вдвічі швидше ніж за звичайною процедурою компанією – не членом системи ПВЗ та на 42% швидше, ніж за звичайною процедурою компанією – членом ПВЗ. В загальному ж обсязі середній строк врегулювання вимог склав 71 день, що на 14 днів менше, ніж за показниками станом на 1 квартал 2017 року.

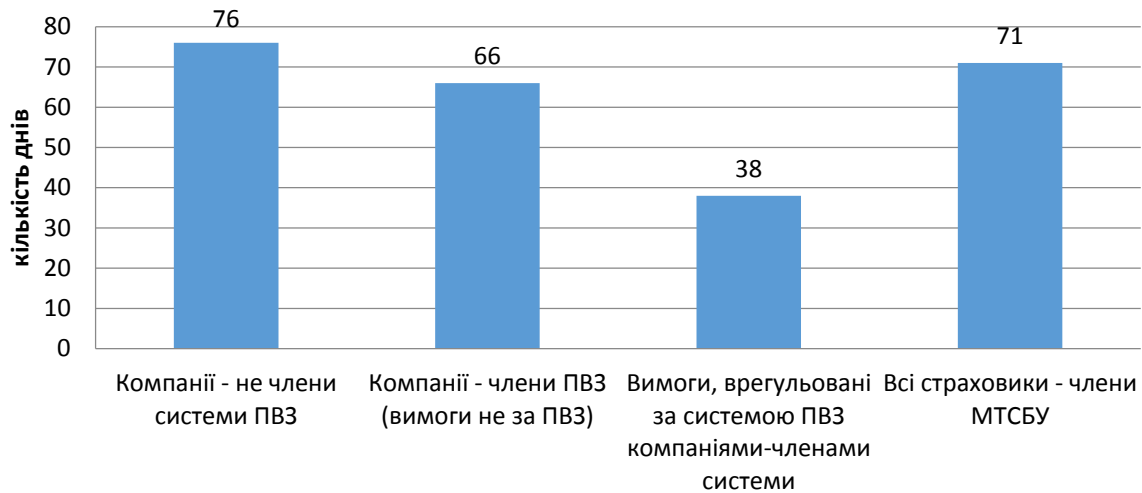


Рис. 4. Середній строк врегулювання страхового випадку

У висновку Антимонопольного комітету [14] зазначається, що після впровадження механізму прямого врегулювання збитків до угоди про пряме врегулювання збитків приєдналися лише дві страхові компанії і відтоку споживачів від страховиків, які не підписали таку угоду, до страховиків-учасників угоди не відбулося.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Впровадження системи прямого врегулювання збитків на підставі добровільної угоди між страховиками безумовно є доцільною і позитивною зміною як для страховальників так і для страховиків. Наведений вище аналіз за досить незначний період підтвердив подальшу актуальність ПВЗ та виявив, що головним нововведенням цієї системи є якісне та швидке врегулювання страхових випадків за договорами ОСЦПВВНТЗ, посилення довіри між страховиками в умовах солідарної відповідальності. Система прямого врегулювання збитків, на практиці довела свою ефективність, зокрема щодо надання додаткових можливостей споживачеві страхових послуг, який обрав страховика – члена системи ПВЗ звернутися із заявою про врегулювання збитку не лише до страховика відповідального, а й до страховика, з яким потерпілий укладав

договір ОСЦПВВНТЗ. Бажання страховальника швидко отримати справедливу суму страхового відшкодування при настанні страхової події, в якій страховальник є постраждалим, спонукає його більш відповідально відноситися до вибору страхової компанії, а страховика зберегти своїх страховальників постійно покращуючи страхові послуги. Узагальнення практики прямого врегулювання збитків виявило, що застосування системи не створило конкурентних переваг страховикам-учасникам угоди про пряме врегулювання збитків. Подальший успішний розвиток системи прямого врегулювання збитків залежатиме від збільшення інвестицій страховика в якісний сервіс, залучення до системи усіх страховиків-членів МТСБУ, удосконалення порядку прямого врегулювання збитків.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Приказюк, Н. Нові вектори розвитку автотранспортного страхування в Україні [Текст] / Н. Приказюк, Т. Моташко // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка. – 2015. – № 3 (168). – С. 37–47.
2. The US Experience with No-Fault Automobile Insurance: [Monographs]/[James

M. Anderson, Paul Heaton, Stephen J. Carroll] JM Anderson - Santa Monica: RAND Corporation, 2010.

3. Березіна С.Б. Визначення європейського вектору розвитку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів / С.Б. Березіна // Технологічний аудит та резерви виробництва. — 2017. — № 1/4(33). — С. 42-48.

4. Лібіх К.О. Пряме відшкодування збитків у страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів / К. О. Лібіх // Фінанси, облік і аудит. — 2011. — Вип. 18. — С. 129–136.

5. Межебицький М., Грабко Р. Пряме врегулювання: зарубіжний досвід і перспективи впровадження в Україні / М. Межебицький, Р. Грабко // Финансовые услуги. — 2010. — №3–4 – С. 17–19.

6. Перетяжко А. «АХА Страхование»: Digital стратегия в страховании [Електронний ресурс] / Режим доступу: <https://www.ukrstrahovanie.com.ua/interview/andryay-peretyazhko-aha-strahovanie-digital-strategiya-v-strahovanii>

7. Филонюк А. В Украине страховой бизнес имеет значительный потенциал развития / А. Филонюк // Insurance Top. — 2018. — №3(63) – С. 2–3.

8. Шевченко В. Сегодня стоимость ОСАГО в Украине не позволяет обеспечить справедливую страховую защиту / В. Шевченко // Insurance Top. — 2018. — №3(63) – С. 4–5.

9. Перетяжко А. Скрытая проблема ОСАГО гораздо глубже, чем мы видим в официальной статистике / А. Перетяжко // Insurance Top. — 2018. — №3(63) – С. 6–7.

10. Про результати розгляду справи про узгоджені дії. Рішення від 27 жовтня 2016 р. № 475-р [Електронний ресурс] / Антимонопольний комітет України – Режим доступу: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=143584&schema=main>

11. МТСБУ провело першу розрахункову сесію між страховиками – членами угоди про Пряме врегулювання збитків[Електронний ресурс] / Моторне (транспортне) страхове бюро України – Режим доступу: <http://www.mtsbu.ua/ua/presscenter/news/122210/>

12. Положення про Пряме врегулювання збитків (затверджене Президією МТСБУ від 10.03.2016 р.) [Електронний ресурс] / Моторне (транспортне) страхове бюро України – Режим доступу: <http://www.mtsbu.ua/ua/>

13. МТСБУ Дайджест / Вип. 93 від 21.06.2018 – Моторне (транспортне) страхове бюро України – Режим доступу: <http://www.mtsbu.ua/ua/>– Назва з екрана.

14. Про надання дозволу на узгоджені дії. Рішення від 7 серпня 2018 р. № 385-р [Електронний ресурс] / Антимонопольний комітет України – Режим доступу: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=143584&schema=main>

DOI 10.18664/338.47:338.45.v0i64.149495