

Н. П. Бортник

Навчально-науковий інститут права та психології
Національного університету “Львівська політехніка”,
д-р юрид. наук, проф.,
завідувач кафедри адміністративного та інформаційного права

С. С. Єсімов

Навчально-науковий інститут права та психології
Національного університету “Львівська політехніка”,
канд. юрид. наук, доц.,
доцент кафедри адміністративного та інформаційного права

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ВІДНОСИНИ У СФЕРІ ОBOB’ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

© Бортник Н. П., Єсімов С. С., 2015

Розглядаються адміністративно-правові відносини у сфері обов’язкового страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів. Аналізуються особливості обов’язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів з позиції суб’єкта правовідносин і галузевої належності правових норм, які регулюють ці відносини. Визначено основні і супутні адміністративно-правові та додаткові цивільно-правові відносини у зазначеній сфері.

Ключові слова: адміністративно-правові відносини, обов’язкове страхування цивільної відповідальності, транспортний засіб.

Н. П. Бортник, С. С. Єсімов

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ В СФЕРЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Рассматриваются административно-правовые отношения в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев наземных транспортных средств. Анализируются особенности обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств с позиции субъекта правоотношений и отраслевой принадлежности правовых норм, регулирующих эти отношения. Определены основные и сопутствующие административно-правовые и дополнительные гражданско-правовые отношения в указанной сфере.

Ключевые слова: административно-правовые отношения, обязательное страхование гражданской ответственности, транспортное средство.

N. P. Bortnyk, S. S. Yesimov

ADMINISTRATIVE AND LEGAL RELATIONS IN COMPULSORY CIVIL LIABILITY INSURANCE OF VEHICLE OWNERS

The article deals with administrative and legal relations in the field of compulsory insurance of civil liability of owners of vehicles. Specific features of compulsory insurance of

civil liability of vehicle owners from the perspective of legal entity and industry sector legal rules governing these relations. The main administrative and related legal and extra-civil relations in this area.

Key words: administrative-legal relations, mandatory liability insurance, vehicle.

Постановка проблеми. У сучасному суспільстві автомобіль став частиною повсякденного життя. Щорічно збільшується кількість автомобілів, що перебувають у власності громадян і юридичних осіб. За статистикою в середині 2015 р в Україні нараховувалося понад 8 млн. транспортних засобів, що на 2 % більше від минулорічного показника. Однак разом з кількістю автомобілів, на жаль, зростає і кількість дорожньо-транспортних пригод. З цього приводу МВС України зазначає, що тяжкість наслідків дорожньо-транспортних пригод в нашій державі у 3–5 разів вища, ніж у країнах ЄС. Динаміка зростання дорожньо-транспортних пригод ставить проблему забезпечення безпеки у сфері дорожнього руху у розряд найважливіших завдань держави. Одним із заходів забезпечення безпеки у сфері дорожнього руху виступає обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Обов'язкове страхування є превентивним заходом забезпечення безпеки у сфері дорожнього руху, засобом підвищення правосвідомості водіїв, спрямоване на мінімізацію негативних наслідків дорожньо-транспортних пригод, будучи гарантом забезпечення прав і законних інтересів потерпілих і винуватців вчинення дорожньо-транспортної пригоди. Зазначене зумовлює необхідність аналізу цієї проблеми з позиції науки адміністративного права.

Аналіз дослідження проблеми. Проблеми правового регулювання інституту обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів розглядають монографічні дослідження і наукові публікації у цивільному праві. Загальними теоретичними питаннями організації цього виду страхування і дослідження ризику настання адміністративної відповідальності власників транспортних засобів, за порушення передбаченого законом обов'язку зі страхування своєї відповідальності приділена увага учених: Т. Блашук, Н. Безсмертної, О. Белікова, Г. Губіної, Т. Гуржія, А. Веніамінової, В. Нора, Є. Полякова, П. Рабіновича, В. Развадовського, О. Рибак, Т. Третьякової, С. Шимона та ін. Багато монографій та наукових статей розглядають діяльність органів і посадових осіб, уповноважених у сфері безпеки дорожнього руху. Однак комплексний аналіз адміністративно-правових аспектів правового регулювання обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів у взаємозв'язку з системою забезпечення безпеки дорожнього руху не проводився.

Мета роботи – проаналізувати сутність обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів як одного із заходів забезпечення безпеки у сфері дорожнього руху.

Виклад основного матеріалу. Обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (далі – ОСЦВВ) – це складний комплексний правовий інститут, що об'єднує відносини різного роду і регулюється нормами різних галузей права. Велике місце у ньому займають адміністративно-правові відносини. Предусім потрібно зазначити, що у науці адміністративного права, під адміністративно-правовими відносинами розуміються урегульовані адміністративно-правовими нормами управлінські суспільні відносини, що складаються у сфері реалізації виконавчої влади (державного управління). Можна виділити основні ознаки адміністративно-правових відносин, що:

- виникають, змінюються, припиняються на основі правових норм, які породжують ці відносини, і реалізуються через них; такі відносини відрізняються чіткою регламентацією адміністративно-правових норм поведінки сторін, їх взаємних прав та обов'язків;
- складаються у специфічній сфері здійснення виконавчо-розпорядчої, тобто владно-організаційної діяльності суб'єктів державного управління;
- обов'язковим суб'єктом у них виступає відповідний орган виконавчої влади (посадова особа);

- спори, які можуть виникати між учасниками адміністративно-правових відносин, вирішуються переважно в адміністративному (позасудовому) порядку;
- відповідальність суб'єктів адміністративно-правових відносин перед державою.

Адміністративно-правові відносини можуть бути такими, в яких обов'язковий суб'єкт взаємодіє з громадянами, недержавними організаціями (Моторне (транспортне) страхове бюро України). Елементами адміністративно-правових відносин є суб'єкти, об'єкти та юридичні фірми.

Суб'єктами виступають сторони договору – страхувальник і страховик. Страхувальник – особа, що уклала зі страховиком договір обов'язкового страхування з метою звільнення від обов'язку відшкодування заподіяної третім особам шкоди. Страховик – це юридична особа, яка має право здійснювати обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів відповідно до дозволу (ліцензії), виданого органом виконавчої влади з нагляду за страховою діяльністю в установленому законодавством України порядку.

Страхувальник має право перевірити у страховика наявність документів: ліцензії на здійснення цього виду страхування; свідоцтва, що підтверджує членство страхової компанії у професійному об'єднанні страховиків (Моторне (транспортне) страхове бюро України), створеному відповідно до вимог закону.

Особа, яка отримує страхову виплату, є вигодонабувачем. У розглянутому виді страхування вигодонабувачем є потерпілий, тобто особа, яка потерпіла у дорожньо-транспортній пригоді (далі – ДТП) з вини власника транспортного засобу (далі – ТЗ). Вигодонабувач у договорі обов'язкового страхування відповідальності не вказується, у зв'язку з тим, що його особа на момент укладення договору невідома.

Застрахована особа – це особа, яка використовує цей транспортний засіб або є його власником або власником, відповідальність якого застрахована. Особа, ризик відповідальності якої за заподіяння шкоди застрахований, має бути названа в договорі страхування. Якщо ця особа в договорі не названа, застрахованим вважається ризик відповідальності самого страхувальника (п. 2 ст. 931 Цивільного кодексу). Під час укладання договору страхування необхідно вказати осіб, які допущені до керування транспортним засобом. При цьому кількість таких осіб може бути і обмежена, і необмежена.

Важливим моментом є те, що особи, допущені до керування автомобілем, не є суб'єктами страхування, оскільки відповідно до Закону України від № 85/96-ВР 07.03.1996 р. “Про страхування” суб'єктами страхування, крім страхових організацій, є: страхувальники, застраховані особи, вигодонабувачі.

У разі керування ТЗ особою, не внесеною до списку осіб, допущених до керування в момент укладання, а так само в період дії договору, передбачена адміністративна відповідальність за ст. 126 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП).

На нашу думку, такі відносини, що регулюють правові відносини у сфері ОСЦПВ, доцільно залежно від суб'єкта правовідносин та галузевої належності правових норм розділяти на такі групи:

- основні або обов'язкові: це відносини, що складаються між страховиком та страхувальником з приводу виконання останнім обов'язків щодо обов'язкового страхування своєї цивільної відповідальності власника ТЗ;

- додаткові: відносини, що виникають з приводу відшкодування шкоди, заподіяної діями власника ТЗ життю, здоров'ю або майну іншої особи (називаються додатковими, оскільки їх виникнення має імовірнісний характер, події, що їх породжують, можуть не настати);

- супутні: це відносини, тісно пов'язані з основними і забезпечують їх реалізацію, наприклад, відносини між страховиком і органом страхового нагляду, між страховиком і уповноваженим співробітником поліції під час вчинення ДТП тощо.

На перший погляд, основні відносини у цій сфері (між страхувальником і страховиком) не можна назвати адміністративно-правовими, оскільки в них не бере участі орган виконавчої влади чи посадова особа. Однак дослідження сучасних форм і засобів впливу держави на суспільні відносини, вивчення питань взаємодії держави та громадянського суспільства дає змогу говорити про існування непрямих (опосередкованих) правових відносин, що забезпечують непрямий вплив держави на суспільні відносини через інститути громадянського суспільства [1, с. 89].

Такі непрямі (опосередковані) адміністративно-правові відносини мають такі ознаки: непрямий спосіб впливу державних органів на суспільні відносини здійснюється через третю структуру (інститут громадянського суспільства); ступінь владного впливу визначається за допомогою встановлення компетенцій для такої структури; непряма форма впливу державних органів на суспільні відносини здійснюється за допомогою делегування представників відповідних органів у цю структуру [2, с. 40].

Отже, погляд на відносини у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів дає змогу охарактеризувати їх, як відносини між державою і громадянами – власниками транспортних засобів (через страховиків), у яких у громадян існує обов'язок щодо здійснення страхування, а в держави – право контролювати виконання цього обов'язку і застосовувати заходи відповідальності у разі її невиконання. З огляду на це, такі відносини можна зарахувати до адміністративно-правових.

До додаткових правовідносин зараховані відносини, що виникають з приводу відшкодування шкоди, заподіяної діями власника ТЗ життю, здоров'ю або майну іншої особи. Об'єкт таких правовідносин – це майнові інтереси застрахованої особи, пов'язані із заподіянням шкоди третім особам у процесі експлуатації транспортного засобу. Усі відносини, що складаються з приводу відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та майну винними діями власника ТЗ третім особам в результаті ДТП, регулюються нормами цивільного права.

Супутні правові відносини, що складаються, наприклад, між страховиком і органом страхового нагляду, між страховиком і уповноваженим співробітником поліції під час вчинення ДТП, є адміністративно-правовими, оскільки повністю відповідають ознакам таких відносин, викладеним вище [2, с. 41].

У контексті нашого дослідження потрібно звернути увагу на такі поняття, як “страхові ризики” і “страхові випадки”. До страхового ризику належить настання цивільної відповідальності у зв'язку із заподіянням шкоди третім особам під час використання ТЗ. У Законі України “Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів” (далі – Закон про ОСЦВВ) [3].

Так, ст. 6 Закону України “Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів” дає визначення страхового випадку, а саме: страховим випадком є дорожньо-транспортна пригода, що сталася за участю забезпеченого транспортного засобу, внаслідок якої настає цивільно-правова відповідальність особи, відповідальність якої застрахована, за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю та/або майну потерпілого [3].

При цьому важливим є те, що страховий випадок настає при пред'явленні потерпілим вимоги про відшкодування заподіяної шкоди. Якщо така вимога потерпілим не висувається, обов'язки відшкодувати збиток у страховика не виникає. На наш погляд, доцільно доповнити це визначення умовою, що страховий випадок є наслідком порушення правил дорожнього руху. Адже без порушення правил дорожнього руху не сталося б ДТП і не настав би страховий випадок.

Термін дії договору страхування цивільної відповідальності на підставі Закону про ОСЦВВ встановлений на один рік. Сторонами може бути встановлений період використання, який варіюється від 3 до 12 місяців. Мінімальний період використання для фізичних осіб становить три місяці. Причому необов'язково, що три місяці йдуть підряд. Страхувальник може встановити ті дати, які йому необхідні, але вони не можуть бути менші від трьох місяців. Винятки можуть становити автомобілі, що прямують до місця реєстрації з транзитними знаками. Для них термін дії договору може становити близько 15 днів, а також автомобілі, зареєстровані в іноземній державі. Для них термін дії договору може становити від п'яти днів до одного року. Для юридичних осіб встановлений мінімальний період використання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (далі – обов'язкове страхування), який становить шість місяців. Підставою для припинення договору обов'язкового страхування цивільної відповідальності є такі обставини: закінчення строку дії або дострокове припинення дії договору.

У разі, якщо власник транспортного засобу за рік страхування не був винуватцем ДТП, то під час пролонгації договору страхування передбачена знижка.

До розрахункових величин за договором обов'язкового страхування відповідальності належать: страхова сума; страхова премія; страхові внески; страхові тарифи, які включають: базові ставки страхового тарифу; коефіцієнти страхового тарифу.

Страхова сума, визначена Законом про ОСЦВВ, – це грошова сума, в межах якої страховик зобов'язується при настанні кожного страхового випадку (незалежно від їх кількості протягом терміну дії договору обов'язкового страхування) відшкодувати потерпілим заподіяну шкоду життю або здоров'ю і майну (одному або кільком потерпілим).

Страхові тарифи – це цінні ставки, встановлені відповідно до закону, застосовувані страховиками під час визначення страхової премії за договором обов'язкового страхування. З метою забезпечення стабільності системи страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів закон встановлює термін дії страхових тарифів не менше ніж шість місяців. При цьому зміна страхових тарифів не тягне за собою зміни страхової премії за договором обов'язкового страхування протягом строку його дії, оплаченої страхувальником на момент сплати страхових тарифів. Під час встановлення базових ставок страхових тарифів враховуються такі обставини: технічні характеристики, конструктивні особливості і призначення транспортних засобів, які істотно впливають на ймовірність заподіяння шкоди під час їх використання і на потенційний розмір заподіяної шкоди.

Коефіцієнти страхових тарифів – це розрахункові величини, що використовуються для розрахунку розміру страхової премії. Згідно з законом про обов'язкове страхування, коефіцієнти встановлюються залежно від обставин, що впливають на величину страхового ризику: регіональних особливостей; технічних характеристик ТЗ, характеру його використання (сезонність, коло осіб, які використовують транспортний засіб тощо), характеристик власника і водіїв ТЗ (водійський стаж, вік та інші персональні дані); наявності або відсутності страхових виплат. Коефіцієнти до тарифів щодо обов'язкового страхування призначені для вирівнювання збитковості за різними групами водіїв, територіями та транспортними засобами. За коефіцієнтами можна простежити, де і з якої причини найбільше відбувається страхових випадків. Вищий територіальний коефіцієнт означає, що у великих містах і адміністративних центрах, де скупчується велика кількість автомобілів, відбувається багато ДТП.

Важливим коефіцієнтом є “бонус-малус” – коефіцієнт, який залежить від наявності страхових виплат за попередній період страхування. За визначенням одного з найбільших дослідників в європейському автомобільному страхуванні Ж. Лемера, “бонус-малус” – це система знижок до базисної тарифної ставки, за допомогою якої страховик зменшує страхову премію (на термін, не менше одного року), якщо стосовно об'єкта страхування не спостерігалася реалізація страхового ризику [4, с. 12]. Такий коефіцієнт показує страхову історію водія, а також є адміністративно-запобіжним заходом, одним з видів адміністративного примусу і виступає як обмеження адміністративно-правового характеру, адміністративно-спонукальних дій стосовно тієї чи іншої фізичної, посадової або юридичної особи. Якщо водій став винуватцем ДТП, то при продовженні страхового полісу до нього застосовується адміністративно-запобіжний захід – підвищувальний коефіцієнт, залежно від кількості ДТП, в яких він був винуватцем. Завдяки використанню цього коефіцієнта можна стимулювати водіїв до безпечної їзди, а отже, до підвищення рівня безпеки дорожнього руху.

Страхова премія – це грошова сума, яку страхувальник зобов'язаний сплатити страховику відповідно до договору обов'язкового страхування. Страхова премія розраховується множенням базових ставок страхових тарифів на коефіцієнти страхових тарифів. Закон встановлює максимальний розмір страхової премії за договором обов'язкового страхування, який не може перевищувати трикратного розміру базової ставки страхових тарифів, скоригованої з урахуванням території переважного використання транспортного засобу, а під час застосування коефіцієнтів, встановлених для недобросовісних власників ТЗ – її п'ятикратного розміру.

Проведений аналіз свідчить, що порядок визначення і розміри страхових сум, страхових премій, страхових внесків, страхових тарифів встановлені імперативними нормами і детально регламентовані державою, а відповідні відносини є за своєю природою адміністративно-правовими та фінансово-правовими.

Згідно з законом про ОСЦВВ, у випадку, якщо страхувальник став учасником ДТП, він зобов'язаний повідомити іншим учасникам вказаної пригоди на їх вимогу відомості про договір обов'язкового страхування, за яким є застрахована цивільна відповідальність власника цього ТЗ. Те саме повинен зробити водій, що керує ТЗ у відсутність страхувальника. Крім того, страхувальник зобов'язаний повідомити про ДТП страховику (у разі, якщо під час використання ТЗ відбулося заподіяння шкоди, яка може спричинити цивільну відповідальність страхувальника).

Причому зробити це страхувальник зобов'язаний у термін 15 робочих днів і в спосіб, які встановлені договором обов'язкового страхування, після цього він повинен буде діяти чітко, відповідно до його вказівок. Відповідно до ст. 33 Закону України "Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів", для визначення страховою компанією розміру страхової виплати, в рахунок відшкодування шкоди потерпілому, заподіяної його життю чи здоров'ю, потерпілий повинен надати страховій компанії усі необхідні документи і докази, а також повідомити усі відомості, що підтверджують обсяг і характер шкоди, заподіяної його життю чи здоров'ю (довідки з медичних установ, чеки на купівлю медикаментів). Розмір страхової виплати розраховується страховиком відповідно до положень гл. 82 Цивільного кодексу України "Відшкодування шкоди", де детально розписані основні принципи відшкодування шкоди, заподіяної потерпілому під час ДТП джерелом підвищеної небезпеки. Йдеться про комплексний захист потерпілих, а саме: шкода має відшкодуватися третім особам не тільки у випадках заподіяння шкоди здоров'ю та життю цих третіх осіб, а й майну потерпілих.

У Законі про ОСЦВВ визначені необхідні дії потерпілих, страхувальників і страхових компаній під час визначення розміру страхової виплати при заподіянні шкоди майну. Потерпілий, отримуючи право на страхову виплату, зобов'язаний надати пошкоджене майно або його залишки страховику для огляду і організації незалежної експертизи з метою з'ясування обставин заподіяння шкоди та визначення реального розміру збитків, що підлягають відшкодуванню.

Страховик зобов'язаний оглянути пошкоджене майно та організувати його незалежну експертизу у строк, не більший, ніж п'ять робочих днів з дня відповідного звернення потерпілого. Вартість незалежної експертизи включається до складу збитків, що підлягають відшкодуванню страховою компанією за укладеним договором обов'язкового страхування.

Страхова компанія протягом 20 днів повинна розглянути заяву, що містить вимогу про страхову виплату, і зробити страхову виплату потерпілому або направити мотивовану відмову.

Сьогодні на практиці існує проблема недостатності коштів, виплачуваних страховиком потерпілому в результаті настання страхового випадку та призначених для ремонту пошкодженого майна. Рішенням цієї проблеми може бути введення в Закон про ОСЦВВ права ремонту ТЗ страховою компанією за вибором потерпілого. Якщо страхова компанія розрахувала суму виплати, а потерпілого ця сума не влаштовує, то він може звернутися у страхову компанію із заявою про те, що він готовий відремонтувати автомобіль в сервісі страхової компанії.

Таке доповнення дає змогу вирішити низку проблем: якщо страхова компанія занизила страхову виплату, то потерпілий ремонтує автомобіль в сервісі страхової компанії і та, своєю чергою, вирішує питання з оплатою самостійно; потерпілому не потрібно самостійно шукати сервіс, де можна відремонтувати машину.

Страховик ОСЦВВ вправі видати направлення на ремонт пошкодженого ТЗ, але не має права нав'язувати його. Вибір способу отримання страхового відшкодування щодо обов'язкового страхування: ремонтом або грошима – належить лише потерпілому. Це повинно вказуватися у заяві на виплату. Існує необхідність у підвищенні тарифів на такий вид страхування. На наш погляд, потрібно скоригувати коефіцієнт "бонус-малус". Зокрема, значно збільшити його для винуватців ДТП і надати відчутнішу знижку для водіїв з безаварійною їздою. Сьогодні така знижка становить усього 2,45 %.

Варто звернути також увагу на документи для оформлення обов'язкового страхування цивільної відповідальності. Так, Закон про ОСЦВВ передбачає, що за згодою сторін страхувальник має право подати копії документів, необхідних для укладення договору обов'язкового страхування.

Подача документів для оформлення поліса про обов'язкове страхування цивільної відповідальності в електронному вигляді значно спростила б цю процедуру для власників транспортних засобів і для страхових організацій. З метою захисту інтересів страхової компанії цивільне законодавство закріплює правило про перехід до страховика прав страхувальника на відшкодування збитку – суброгація.

Суброгація – заснований на законі перехід до страховика права вимоги, яке страхувальник (вигодонабувач) має до особи, відповідальної за збитки, відшкодовані в результаті страхування, здійснюваний шляхом передачі цього права в обсязі виплаченого страховиком відшкодування. Крім того, Закон про ОСЦВВ передбачає застосування до обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів права регресної вимоги.

Страхова компанія має право пред'явити до особи, яка заподіяла шкоду особі (страхувальникові, іншій особі, ризик відповідальності якого застрахований за договором обов'язкового страхування) регресну вимогу у розмірі встановленої страховиком регламентної виплати. Право регресу (зворотної дії) – це вимога кредитора до боржника про повернення виплаченої з вини останнього суми відшкодування іншій особі.

Так, ст. 38 Закону про ОСЦВВ наводить перелік умов, за яких у страховика виникає регресна вимога до заподіювача шкоди: внаслідок наміру на заподіяння шкоди життю або здоров'ю; під час управління ТЗ у стані сп'яніння (алкогольного, наркотичного чи іншого); за відсутності права керування транспортним засобом; при залишенні місця ДТП; зазначена особа не включена у договір обов'язкового страхування як особа, допущена до керування транспортним засобом (при укладенні договору обов'язкового страхування з умовою використання ТЗ тільки зазначеними в договорі обов'язкового страхування водіями); страховий випадок настав при використанні ТЗ в період, не передбачений договором обов'язкового страхування (при укладенні договору обов'язкового страхування з умовою використання ТЗ у період, передбачений договором обов'язкового страхування).

На нашу думку, вказану статтю доцільно доповнити положенням, що: на момент настання страхового випадку закінчився термін дії талона технічного огляду або талона про проходження державного технічного огляду легкового таксі, автобуса або вантажного автомобіля, призначеного і обладнаного для перевезень людей, з кількістю місць для сидіння більше дев'яти спеціалізованого ТЗ, призначеного і обладнаного для перевезень небезпечних вантажів.

Особливо потрібно виділити такі умови регресу: зазначена особа не мала права керувати транспортним засобом, при використанні якого нею була заподіяна шкода; вказана особа не включена у договір обов'язкового страхування як особа, допущена до керування ТЗ (при укладенні договору обов'язкового страхування з умовою використання ТЗ тільки зазначеними у договорі обов'язкового страхування водіями).

Судова практика неоднозначна, але розкриває певні ситуації, що застосовуються до цих умов [5; 6]. Згідно зі ст. 5 Закону України “Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів” об'єктом обов'язкового страхування є майнові інтереси, пов'язані з ризиком цивільної відповідальності власника ТЗ за зобов'язаннями, які виникають внаслідок заподіяння шкоди життю, здоров'ю або майну потерпілих під час використання ТЗ на території України.

Отже, враховуючи вищевказану норму, за договором обов'язкового страхування є застрахованою відповідальність тільки власника транспортного засобу. При цьому, відповідно до ст. 1 закону, власником ТЗ визнається власник ТЗ, а також особа, що має ТЗ на праві господарського відання чи праві оперативного управління або на іншій законній підставі (право оренди, доручення на право керування ТЗ, розпорядження відповідного органу про передачу особі ТЗ); не є власником ТЗ особа, яка керує ТЗ внаслідок виконання своїх службових або трудових обов'язків, зокрема на підставі трудового або цивільно-правового договору з власником або іншим власником ТЗ.

Враховуючи вищевикладене, особа, яка керує автомобілем без законних підстав, не є власником транспортного засобу, тому його відповідальність не застрахована за договором обов'язкового страхування.

Отже, якщо шкода потерпілому (учаснику ДТП) заподіяна у результаті пошкодження його автомобіля з вини особи, яка керувала транспортним засобом без законних підстав (наприклад, при викраденні автомобіля, використання його працівником майстерні, який проводив ремонт для поїздки містом), то у страховика відсутній обов'язок з виплати страхової суми за договором обов'язкового страхування, оскільки у цьому випадку зазначена особа не є суб'єктом страхових відносин [7].

Однак така особа не звільняється від цивільно-правової та адміністративної відповідальності. При покладанні відповідальності за шкоду, заподіяну транспортним засобом, на особу, що керувала автомобілем без законних підстав, необхідно з'ясувати обставини, за яких відбулося вибуття автомобіля з володіння законного власника, і виходити з положень Цивільного кодексу України. Отже, страхова компанія може не виплачувати потерпілому страхове відшкодування за винну особу, яка не мала права керування ТЗ, під час використання якого ним була заподіяна шкода, але проводить виплату потерпілим і в порядку регресу стягує відшкодування з особи, яка заподіяла шкоду.

Якщо винна особа не включена до договору обов'язкового страхування як особа, допущена до керування ТЗ (при укладенні договору обов'язкового страхування з умовою використання ТЗ тільки зазначеними у договорі обов'язкового страхування водіями), страхова компанія здійснює страхові виплати потерпілим і в порядку регресу стягує збиток з особи, яка заподіяла шкоду, але управління ТЗ винним водієм визнається законним [8, с. 170]. Зазначимо, що відносини, які були підставою для відшкодування збитку за договором страхування, що складаються між суб'єктами обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів з приводу вчинення ДТП (пов'язані з фіксацією ДТП, оформленням документів тощо) за участю поліції, є адміністративно-правовими відносинами.

Окрему групу адміністративно-правових відносин у цій сфері становлять ті, що виникають у разі вчинення власником ТЗ правопорушення з недотримання вимог про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників ТЗ та застосування до нього заходів адміністративної відповідальності.

Так, КУпАП містить норми, що передбачають адміністративну відповідальність за порушення обов'язків у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Зокрема, ч. 1 ст. 126 і ст. 128 КУпАП встановлює відповідальність за керування ТЗ водієм, що не має при собі страхового поліса обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників ТЗ (покарання – адміністративний штраф); ч. 3 ст. 127-1 КУпАП встановлює відповідальність за порушення порядку укладання договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що підлягають обов'язковому технічному контролю (покарання – адміністративний штраф).

Зазначені норми передбачають адміністративну відповідальність тільки для водіїв транспортного засобу, тобто для фізичних осіб.

Дослідження питань притягнення до адміністративної відповідальності за невиконання власником ТЗ встановленого законом обов'язку зі страхування своєї цивільної відповідальності дало змогу зробити висновок про необхідність притягнення до адміністративної відповідальності за вказане адміністративне правопорушення не тільки фізичних, але й юридичних осіб. Така пропозиція ґрунтується на нормах Закону України від 14.07.2015 р. № 596-VIII "Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху" [9].

Варто мати на увазі, що договір обов'язкового страхування є публічним. Ст. 633 Цивільного кодексу України визначає публічний договір як договір, укладений комерційною організацією і встановлює її обов'язки з продажу товарів, виконання робіт або надання послуг, які така організація за характером своєї діяльності повинна здійснюватися стосовно кожного, хто до неї звернеться. Комерційна організація (підприємець) не має права надавати перевагу одній особі перед іншою щодо укладення публічного договору, крім випадків, передбачених законом та іншими правовими актами. Це означає, що страховик, який має ліцензію, зобов'язаний укласти цей договір з будь-якою особою.

Однак адміністративна відповідальність за відмову в укладенні договору обов'язкового страхування або за ухилення від укладання такого договору в КУпАП відсутня. На наш погляд, необхідно доповнити КУпАП нормами адміністративної відповідальності – для страхових організацій за неправомірну відмову від укладення договору обов'язкового страхування відповідальності власників транспортних засобів або ухилення від укладання такого договору.

Висновки. Підсумовуючи викладе, можемо констатувати, що правові відносини у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власника транспортного засобу доцільно розділити на групи залежно від суб'єкта правовідносин і галузевої належності правових норм, які регулюють ці відносини: основні і супутні (адміністративно-правові); додаткові (цивільно-правові). Доцільне створення державою умов для широкої взаємодії уповноважених органів виконавчої влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху і страхових організацій, розширення можливостей для їх співпраці з метою забезпечення безпеки у сфері дорожнього руху та внесення доповнень до Кодексу України про адміністративні правопорушення.

1. *Адміністративне право: конспект лекцій / уклад.: Л. В. Єрофєєнко. – Харків: Харківський нац. авто.-дор. ун-т, 2015. – 134 с.* 2. *Асадов А. М. Косвенные (опосредованные) правовые отношения: вопросы методологии и значение в финансовой деятельности государства / А. М. Асадов. – М.: Норма, 2013. – 320 с.* 3. *Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 01.07.2004 р. № 1961-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 1. – Ст. 1.* 4. *Лемер Ж. Системы “бонус-малус” в автомобильном страховании: 2-е изд. / Ж. Лемер; пер. с англ. В. К. Малиновского. – М.: Янус-К, 2003. – 306 с.* 5. *Постанова Вищого Господарського Суду України від 24.01.2012 р. Справа № 9/179 щодо позову про відшкодування збитків. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://vgsu.arbitr.gov.ua/docs/28_3565570.html].* 6. *Непран А. В. Проблеми розвитку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та шляхи їх розв'язання / А. В. Непран // Фінанси України. – 2014. – № 7. – С. 75–86.* 7. *Рішення Конституційного Суду України від 23.12.2014 р. № NQ 7-рп/20 14 Справа NQ 1-6/2014. За конституційним зверненням громадянина Божка Валерія Віталійовича щодо офіційного тлумачення положень пункту 13.1 статті 13 Закону України “Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів”. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://ccu.gov.ua/doccatalog/document?id=261606].* 8. *Маріц Д. О. Відшкодування моральної шкоди у договорах обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів / Д. О. Маріц // Часопис Київського ун-ту права. – 2013. – № 2. – С. 169–171.* 9. *Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 14.07.2015 р. № 596-VIII // Відомості Верховної Ради України. – 2015. – № 39. – Ст. 372.*