

відносини є предметом регулювання корпоративного права, однак питання щодо правової природи корпоративних відносин на сьогодні є дискусійним у науці цивільного та господарського права.

Ключові слова: корпоративні права, корпоративні відносини, акціонерне товариство, права акціонерів.

Резюме

В статье анализируются существующие взгляды на понятие корпоративных прав и корпоративных отношений, исследуется законодательство, регулирующее эти отношения, а также затрагиваются вопросы корпоративных отношений в акционерных обществах. Корпоративные отношения являются предметом регулирования корпоративного права, однако вопрос относительно правовой природы корпоративных отношений на сегодня есть дискуссионным в науке гражданского и хозяйственного права.

Ключевые слова: корпоративные права, корпоративные отношения, акционерное общество, права акционеров.

Summary

The article analyzes the current views on the notion of corporate rights and corporate relations, examined legislation governing these relations, and deal with issues of corporate relations in joint stock companies. Corporate relations are subject to corporate law, but questions about the legal nature of corporate relations for discussion today in the science of civil and commercial law.

Keywords: corporate law, corporate relations, joint stock company, the rights of shareholders.

О. О. КУЛЬЧІЙ

Олег Александрович Кульчий, здобувач Інституту держави і права ім. В. М. Корецького НАН України

СТАНОВЛЕННЯ ОБОВ'ЯЗКОВОГО ДОГОВІРНОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (далі – ОСЦПВВНТЗ) в економічно розвинених країнах має глибоку історію, тоді як в Україні воно розвивається лише 15 років.

Глибокий аналіз історії становлення будь-якого правового інституту є необхідною передумовою для визначення закономірностей його розвитку, дає можливість установити помилки у його правовому регулюванні, визначити перспективи і шляхи подальшого вдосконалення студійованого правового явища.

У вітчизняній юридичній літературі питання розвитку страхування відповідальності автовласників досі не отримало комплексного вирішення.

Тому необхідно простежити етапи розвитку страхування відповідальності автовласників у нашій державі, проаналізувати основні нормативно-правові акти, шляхом прийняття яких здійснювалося становлення цього виду страхування.

Уперше в Україні страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (далі – ТЗ) визначалося як самостійний вид страхування Декретом Кабінету Міністрів України (далі – КМ України) № 47-93 від 10 травня 1993 р. «Про страхування». Відповідно до Декрету страхування відповідальності автовласників було добровільним¹.

Обов'язкове страхування відповідальності автовласників в Україні започатковано прийняттям Указу Президента України № 7/94 від 15 січня 1994 р. «Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів»².

Постановою КМ України № 372 від 7 червня 1994 р. було затверджено «Положення про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів»³ (далі – Положення).

Першочергове значення для реалізації мети цього дослідження належить ознайомленню з правовою конструкцією договору страхування, запровадженого Положенням. У документі зазначено про публічність договору, оскільки страхувальник мав право вибору страховика, а страховик не мав права відмовити в укладенні договору будь-якому страхувальнику (п. 18). Обов'язковість страхування забезпечувалася тим, що водій ТЗ під час його експлуатації зобов'язувався мати страховий поліс і пред'явити його для перевірки службовим особам (п. 19). Страховий поліс було внесено до переліку документів, обов'язкових для управління ТЗ. Постановою КМ України № 816 від 6 грудня 1994 р., дію якої призупинено з 1 січня 1995 р. згідно з Постановою КМ України № 21 від 13 січня 1995 р.⁴ Причини такої непослідовності розглянуто нижче. Вимогу щодо наявності страхового полісу було відновлено на нетривалий час з 18 серпня 2000 р. до 2001 р., після чого до 2005 р. вона залишалася суто формальною⁵.

Відповідно до п. 20 Положення страховики і страхувальники мали право за взаємною згодою укладати договори на суму більшу, ніж встановлено цим документом⁶. Саме ця норма стала одним із приводів для відкладення запровадження обов'язкового страхування відповідальності автовласників.

28 грудня 1994 р. було видано постанову Верховної Ради України (далі – ВР України) №333/94-ВР «Про страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів», яка передбачала зупинення дії постанови КМ України № 372 на невизначений термін⁷. Цьому передувала гостра дискусія на пленарному засіданні ВР України. Основними мотивами прийняття такої постанови були значні порушення допущені під час укладення договорів страхування (зокрема значне завищення розмірів страхових премій, за що керівники державних підприємств отримували агентську винагороду), відсутність законного підґрунтя, неврегульованість, несприятливе соціально-економічне становище та ін.

Наступною важливою віхою на шляху утвердження ОСЦПВВНТЗ в Україні стало прийняття 7 березня 1996 р. Закону України «Про страхування». Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів визначалося як один із обов'язкових видів страхування (п. 24 ст. 6)⁸. Уперше Законом закріплювалася наявність обов'язкового страхування відповідальності як самостійного виду страхування. Об'єктом цього виду страхування визначалися майнові інтереси, що не суперечать Закону, пов'язані з відшкодуванням страхувальником заподіяної ним шкоди особі або її майну, а також шкоди, заподіяної юридичній особі (ст. 4)⁹.

Після отримання законного підґрунтя почала розвиватися і підзаконна нормотворчість. 28 вересня 1996 р. Постановою КМ України № 1175 було затверджено нове Положення про порядок та умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників ТЗ (далі – Положення 1996 р.), Положення про Моторне (транспортне) страхове бюро та розміри страхових платежів на 1997 р.¹⁰. Відповідно до Постанови № 1175 припиняла дію Постанова № 372, якою було затверджено першу редакцію Положення про страхування.

Таким чином, лише через два роки розвиток обов'язкового страхування цивільної відповідальності автовласників динамізувався. Процес цей був кволим і часом непослідовним, не простежувалася комплексність розв'язання проблем, що перешкоджали поширенню страхування. Хоча на той час були вже усвідомлені основні проблеми – відсутність або недієвість механізмів, які забезпечували би дотримання володільцями ТЗ свого обов'язку щодо страхування відповідальності. До 1 листопада 1996 р. мало бути внесено пропозиції щодо перевірки працівниками органів внутрішніх справ наявності полісів, але вчасно цього не зробили.

В абзацах 1,2 п. 20 Положення 1996 р. зазначено, що особи, які експлуатують ТЗ без страхового поліса, несуть відповідальність згідно з чинним законодавством. Контроль за наявністю страхового поліса у власника (водія) ТЗ під час його експлуатації мав здійснюватися органами внутрішніх справ згідно з чинним законодавством. Постановою КМ України № 842 від 27 травня 2000 р. (п. 4) було визначено, що експлуатація ТЗ без наявного у власника (водія) чинного договору обов'язкового страхування відповідальності не допускається¹¹. Однак механізм забезпечення втілення цього положення залишався недієвим.

Постановою КМ України № 1276 від 18 серпня 2000 р. було відновлено призупинену дію норми Постанови КМ № 816 від 6 грудня 1994 р. (підпункт «е» п. 2.1 Правил дорожнього руху), що покладала на водія обов'язок мати при собі «чинний договір обов'язкового страхування цивільної відповідальності власника транспортного засобу»¹². Однак 10 жовтня 2001 р. Постановою КМ України було затверджено нові Правила дорожнього руху, підпунктом «г» п. 2.1 яких передбачалося значно «м'якше» формулювання цього обов'язку: «чинний договір обов'язкового страхування цивільної відповідальності власника ТЗ (крім водіїв ТЗ збройних сил) у разі укладення такого договору» (виділення автора – О.К.)¹³.

Безумовно, такі непослідовні дії КМ України не сприяли швидкому становленню системи обов'язкового страхування відповідальності автовласників. Однак при цьому слід зважати й на об'єктивні чинники, що призводили до подібних дій, – непопулярні заходи, спрямовані на збільшення видатків автомобілістів, могли би зумовити додаткове загострення соціальної напруги.

Зрештою, лише у 2005 р. (після набрання чинності Закону України «Про ОСЦПВВНТЗ») цей пункт було викладено у новій редакції, яка діє донині і покладає на водія обов'язок мати при собі страховий поліс (сертифікат) чи документ, що підтверджує належність водія до пільгової категорії і передбачає звільнення від ОСЦПВВНТЗ (згідно з Постановою КМ України №16 від 6 січня 2005 р.)¹⁴. Хоча й потому певний час залишалося відкритим питання щодо права співробітників органів внутрішніх справ перевіряти наявність таких документів. Але ще більшу проблему становив запроваджений з 1 січня 2005 р. мінімальний штраф розміром від 8,5 грн. до 17 грн. за невиконання цього обов'язку, який зводив нанівець ефективність усіх контрольних заходів¹⁵.

Дієвим засобом стимулювання виконання автовласниками свого обов'язку щодо страхування відповідальності стала вимога щодо наявності страхового поліса під час проходження технічного огляду. Однак при цьому залишалася можливість оформлення такого полісу на короткий термін.

Одним із головних мотивів запровадження ОСЦПВВНТЗ було бажання вступу до системи «Зелена картка» – міжнародного договору, створеного співтовариством страховиків, що здійснюють страхування відповідальності автовласників на території країн-учасниць. З 1 червня 1998 р. повні члени МТСБ (на той час 11 компаній) почали видачу української «Зеленої картки».

Тож на початок ХХІ ст. обов'язкове страхування відповідальності автовласників уже було остаточно запроваджено в Україні, однак недоліки в його правовому регулюванні не дозволили цьому виду страхування

статті всеохоплюючим, що є неодмінною умовою економічної ефективності його існування. Це сприяло розробці законопроектів, спрямованих на виправлення ситуації. Можна простежити два основні напрями пропонування змін: перший ставив за мету лише забезпечити неухильне виконання всіма водіями свого обов'язку, другий – реформувати правове регулювання договірних відносин щодо ОСЦПВВНТЗ загалом. Зрештою, перемогла друга концепція.

На розгляд ВР України 6 серпня 2002 р. було внесено законопроект № 2054 «Про внесення змін до Закону України «Про страхування», який після численних переробок і доопрацювань став основою чинного Закону України «Про ОСЦПВВНТЗ».

Початковий зміст цього законопроекту був суто формальним (він містив три рядки), однак 27 листопада 2002 р. його було змінено законопроектом «Про страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів», що містив 52 статті та перехідні положення, передбачав, зокрема відповідальність за шкоду, заподіяну навколишньому середовищу, різні розміри базових страхових платежів для ТЗ відповідно до об'єму двигуна та детальніше врегульовував повноваження органів державної виконавчої влади з контролю за виконанням автовласниками свого обов'язку щодо страхування відповідальності¹⁶.

В експертів спочатку викликала сумніви необхідність прийняття окремого закону щодо одного з 34 (на той час) видів обов'язкового страхування, оскільки відповідно до ст. 7 Закону України «Про страхування» для здійснення обов'язкового страхування КМ України встановлював порядок та правила його проведення, форми типового договору, особливі умови ліцензування обов'язкового страхування, розміри страхових сум та максимальні розміри страхових тарифів або методику актуарних розрахунків¹⁷.

Однак 31 березня 2003 р. цей законопроект знову було замінено. З цього моменту законопроект отримав свою остаточну назву – «Про ОСЦПВВНТЗ», але не зміст. За своєю сутністю це був дещо видозмінений попередній варіант. Більших змін зазнала структура проекту, ніж його зміст (деякі статті було об'єднано, внаслідок чого їх кількість скоротилася з 52 до 45).

Законопроект передбачав існування таких видів договорів страхування: стандартний, груповий (для юридичних осіб, які займаються торгівлею ТЗ), міжнародний і договір прикордонного страхування.

Самі по собі запропоновані проекти не відзначалися досконалістю, їх зміст нерідко був суперечливим, іноді взагалі незрозумілим (наприклад, п. 2 ст. 22 – «Страхове відшкодування за шкоду у зв'язку з постійною втратою працездатності виплачується не рідше одного разу на місяць до поновлення працездатності особи»; п. 2 ст. 31 – страховик не відшкодовує «шкоду від пошкодження, фізичного знищення чи втрати транспортного засобу та майна, яке в ньому знаходилося, якщо ця шкода виникла у осіб після дорожньо-транспортної пригоди» тощо)¹⁸.

Замість МТСБ передбачалося створення Фонду обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ як громадської організації, хоча однозначно не визначалися її засновники, та Гарантійного (резервного) фонду обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ, який мав бути заснований першим фондом спільно зі страховиками.

Одним із головних недоліків законопроекту стала відсутність чіткого визначення страховиків та умов допуску до здійснення страхування відповідальності автовласників, що могло призвести до утворення надзвичайно заплутаної й однозначно не визначеної системи страхування відповідальності, ефективне існування якої було би сумнівним.

З огляду на вищезазначене 17 червня 2003 р. законопроект було знову замінено на новий, більш досконалий як за змістом, так і щодо структури. Він містив преамбулу, 61 статтю у 7 розділах. Статтю 1 було присвячено визначенню основних термінів. Саме цей варіант законопроекту 9 липня 2003 р. ВР України прийняла за основу. Хоча на цьому вдосконалення не закінчилося. Про увагу до Закону свідчить те, що під час доопрацювання від народних депутатів комітет отримав 328 пропозицій, з яких 231 було враховано. Було чіткіше визначено структуру МТСБУ, прозорішим став механізм управління централізованими ресурсами, вперше запроваджено систему коригуючих коефіцієнтів залежно від кількості жителів населеного пункту¹⁹.

Після повторного другого читання 3 червня 2004 р. практично без обговорення ВР України прийняла законопроект. Президент України виставив пропозиції щодо внесення змін, тож закон підписано не було. На думку Президента, Закон створював умови для монополізації ринку оскільки мінімальний внесок до фонду захисту потерпілих (гарантійний внесок), який фактично уможлиблював доступ на ринок страхування відповідальності, був зavelиким – 500 тис. євро. Тож розмір внеску зменшили у 5 разів – до 100 тис. євро.

Зауваження Президента України також стосувалися структури координаційної ради МТСБУ, до якої відповідно до прийнятого закону не входили представники страховиків, зверталася увага на суперечність окремих положень законопроекту із положеннями нового Цивільного кодексу України (щодо відшкодування моральної шкоди), щодо необхідності встановлення окремих юридичних фактів судом²⁰.

Президентські зауваження були цілком доречними, їх було враховано, хоча іноді й формально. Це відкрило шлях законопроекту. 1 липня 2004 р. його без обговорень було прийнято ВР України з урахуванням пропозицій Президента України і невідкладно підписано. Закон заклав нові засади регулювання договірних відносин щодо страхування відповідальності автовласників.

За час дії Закону України «Про ОСЦПВВНТЗ» зміни до нього вносили 4 рази. Перші поправки відповідно до Закону України № 2902-IV від 22 вересня 2005 р., були комплексними²¹. Так, дещо змінилося регулювання системи бонус-малус (жорсткішим став підхід до страхувальників, з вини яких сталося не менше трьох страхових виплат). Для полегшення виявлення ТЗ, власники яких ухиляються від виконання

обов'язку щодо укладення договору ОСЦПВВНТЗ, було запроваджено спеціальний знак державного зразка, що має розміщуватися на вітровому склі ТЗ (ч. 5, ст. 17 Закону). Передбачалася можливість використання послуг «аварійного комісара», положення про статус якого затвердили ще у 1998 р. (Постанова КМ України № 8 «Про затвердження Типового положення про організацію діяльності аварійних комісарів» від 5 січня 1998 р.)²².

Надзвичайно важливими для утвердження системи ОСЦПВВНТЗ були зміни, внесені Законом України № 586-VI від 24 вересня 2008 р.²³. Дієвим у поєднанні з системою заходів, спрямованих на контроль наявності полісів ОСЦПВВНТЗ, стало значне підвищення штрафу за керування ТЗ без страхового поліса – з 0,5–1 до 25–50 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. У новій редакції викладено ст. 21 Закону щодо забезпечення обов'язковості страхування відповідальності: заповнено прогалини щодо страхування власників ТЗ, коригуючі коефіцієнти для яких Законом не передбачалися, усунуто суперечності щодо обов'язку страхування відповідальності власників ТЗ, які не використовуються. Тож тепер страхуванню ТЗ підлягають лише з моменту участі у дорожньому русі, а не впродовж трьох днів з моменту державної реєстрації, як було раніше.

Знаковими стали зміни, запроваджені Законом України № 3045-VI від 17 лютого 2011 р. Вони мають набрати чинності через півроку з моменту опублікування, тобто з 19 вересня 2011 р., однак уже спричинили неоднозначну реакцію з боку страхового співтовариства. Значно детальніше врегульовується порядок здійснення страхової виплати, права та обов'язки учасників правовідносин ОСЦПВВНТЗ щодо її забезпечення, визначається вичерпний перелік обставин, що можуть бути підставою для відмови у страховій виплаті. З метою усунення колізій законодавства змінами передбачено, що у разі виникнення суперечностей з іншими нормами цивільного законодавства пріоритет належатиме саме Закону України «Про ОСЦПВВНТЗ». Важливим щодо регулювання договірних відносин є виключення із Закону ст. 15, яка визначала три типи договорів ОСЦПВВНТЗ, і доповнення п. 6 ст. 17, який можна розглядати як банкетну норму, оскільки вона вказує, що особливості укладення договорів ОСЦПВВНТЗ встановлюються у порядку, визначеному Уповноваженим органом за Поданням МТСБУ. Тож видається, що питання, породжені вилученням ст. 15 вирішуватимуть цим порядком²⁴.

Найбільш очікуваним нововведенням є надання водіям права спільно скласти повідомлення про ДТП без участі співробітників ДАІ МВС і залишити місце пригоди (п. 33.2). Огляду змін, запроваджених новим Законом, можна присвятити окрему статтю, тому було вказано лише найважливіші. Для справедливої оцінки змін необхідно проаналізувати і досвід практичного їх утілення.

Підсумовуючи, можна умовно визначити етапи становлення обов'язкового договірного страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів в Україні.

I етап тривав із 15 січня 1994 р. до 13 січня 1995 р. Це перша спроба запровадження ОСЦПВВНТЗ в Україні (з моменту видання Указу Президента № 7/94 до моменту призупинення дії постанов КМ України щодо цього страхування (відповідно до Постанови КМ України № 21).

Початок II етапу можна вести від 7 березня 1996 р., з моменту прийняття Закону України «Про страхування» (28 вересня цього самого року прийнято Постанову КМ України № 1175), до 2002 р., коли, з одного боку, простежуються спроби зобов'язати водіїв страхувати свою відповідальність, а з другого – починається розробка законопроектів щодо реформування правового регулювання ОСЦПВВНТЗ.

III етап – з 2002 р. до 1 липня 2004 р. – характеризується роботою над законопроектом до прийняття Закону України «Про ОСЦПВВНТЗ». Існуючі нормативні акти у цій сфері практично не реалізуються.

IV етап починається з 1 січня 2005 р., коли набирає чинності Закон України «Про ОСЦПВВНТЗ» і Україна стає повноправним членом договору «Зелена картка», запроваджується адміністративна відповідальність за відсутність полісу, і триває до 2008 р. (з 1 січня 2008 р. набирає чинності Інструкція щодо контролю наявності цих полісів підрозділами ДАІ МВС, а 17 листопада 2008 р. Закон України № 586-VI, що значно посилює відповідальність за експлуатацію ТЗ без поліса ОСЦПВВНТЗ).

V етап, що фіксується з кінця 2008 р. і триває донині, характеризується поступальним розвитком ОСЦПВВНТЗ, що стало масовим, позначається перманентним удосконаленням правового регулювання відносин у цій сфері.

З-поміж основних причин, що призвели до значної затримки у розвитку системи обов'язкового страхування відповідальності автовласників, слід назвати несприятливі економічні умови, істотні порушення з боку страховиків та страхувальників – керівників державних підприємств, непослідовність у правотворчій діяльності щодо забезпечення неухильного дотримання всіма володільцями ТЗ обов'язку щодо страхування ТЗ, недовіру населення до системи страхування загалом та нерозуміння сутності нового виду страхування, зокрема практику діяльності окремих страхових компаній, що призводила до розчарування в ОСЦПВВНТЗ (відмови у страхових виплатах, їх затримка тощо).

Надалі з метою подолання згаданих негативних явищ слід зосередити увагу на забезпеченні неухильного дотримання сторонами своїх договірних зобов'язань, посилити контроль над страховиками на предмет своєчасної виплати ними страхового відшкодування, підвищити відповідальність за безпідставні відмови у здійсненні таких виплат. Необхідно вдосконалювати роз'яснювальну роботу, а також боротися зі страховим шахрайством, що є проблемою не лише страховиків, а й страхувальників, бо здорожує вартість страхового поліса. Зокрема, широке поле для досліджень тут відкривається у зв'язку із запровадженням права на складання повідомлення про ДТП самими водіями.

- ¹ Про страхування: Декрет КМ України № 47–93 від 10 травня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 29. – Ст. 320.
- ² Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів: Указ Президента України № 7/94 від 15 січня 1994 р. // Урядовий кур'єр. – 1994. – № 11–12.
- ³ Про затвердження Положення про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів: Постанова КМ України № 372 від 7 червня 1994 р. // Урядовий кур'єр. – 1994. – № 104–105.
- ⁴ Про внесення доповнень до Правил дорожнього руху: Постанова КМ України № 816 від 6 грудня 1994 р. // Урядовий кур'єр. – 1994. – № 197–198; Про призупинення дії постанов КМ України з питань обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів: Постанова КМ України № 21 від 13 січня 1995 р. // Урядовий кур'єр. – 1995. – № 9–10.
- ⁵ Про внесення змін і доповнень до постанов КМ України від 7 вересня 1998 р. № 1388 та від 31 грудня 1993 р. № 1094: Постанова КМ України № 2176 від 18 серпня 2000 р. // Урядовий кур'єр. – 2000. – № 163; Про Правила дорожнього руху: Постанова КМ України № 1306 від 10 жовтня 2001 р. // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.
- ⁶ Постанова КМ України № 372...
- ⁷ Про страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів: Постанова ВР України № 333/94-ВР від 28 грудня 1994 р. // Голос України. – 1995. – № 9.
- ⁸ Про страхування [Електрон. ресурс]: [закон України: текст: станом на 12 березня 2009 року]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=85%2F96-%E2%F0>
- ⁹ Там само.
- ¹⁰ Про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів: Постанова КМ України № 1175 від 28 вересня 1996 р. // Урядовий кур'єр. – 1996. – № 213–214.
- ¹¹ Про внесення змін і доповнень до деяких постанов Кабінету Міністрів України: Постанова КМ України № 842 від 27.05.2000 р. // Урядовий кур'єр. – 2000. – № 105.
- ¹² Постанова КМ України № 2176 від 18 серпня 2000 р.
- ¹³ Про Правила дорожнього руху: Постанова КМ України № 1306 від 10 жовтня 2001 р. // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.
- ¹⁴ Про внесення змін та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України: Постанова КМ України № 16 від 6 січня 2005 р. // Урядовий кур'єр. – 2005. – № 10. – (20.01.2005).
- ¹⁵ Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України № 1961-IV від 1 липня 2004 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 1. – Ст. 1.
- ¹⁶ Картка проходження законопроекту № 2054 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc4_1?id=&pf3511=12870
- ¹⁷ Про страхування: Закон України...
- ¹⁸ Картка проходження законопроекту № 2054.
- ¹⁹ Стенограма 22-го засідання ВР України 5-ої сесії 4-го скликання від 18 березня 2004 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://static.rada.gov.ua>
- ²⁰ Картка проходження законопроекту № 2054.
- ²¹ Про внесення змін до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»: Закон України № 2902-IV від 22 вересня 2005 р. // Урядовий кур'єр. – 2005. – № 199.
- ²² Там само.
- ²³ Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України № 586-VI від 24 вересня 2008 р. // Офіційний вісник України. – 2008. – № 79. – Ст. 2652.
- ²⁴ Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування: Закон України № 3045-VI від 17 лютого 2011 р. // Голос України. – 2011. – № 49.

Резюме

Простежено основні етапи становлення в Україні обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, визначено основні перешкоди на шляху його розвитку.

Ключові слова: договір обов'язкового страхування відповідальності власників транспортних засобів.

Резюме

Прослежены основные этапы становления в Украине обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств, определены основные препятствия на пути его развития.

Ключевые слова: договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств.

Summary

The basic stages of establishment in Ukraine of compulsory liability insurance of the motor vehicles' owners are traced of, basic preclusion on the way of its development are specified.

Key words: compulsory civil liability motor-vehicle insurance contract.

Отримано 12.05.2011