

АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО; ГОСПОДАРСЬКЕ ПРАВО

УДК 342.9

DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2020.38.204122>

О. В. Гаран, докт. юрид. наук, професор
Одеський національний університет імені І. І. Мечникова
Кафедра адміністративного та господарського права
Французький бульвар, 24/26, Одеса, 65058, Україна
e-mail: admin.kaf@ukr.net
ORCID:0000-0002-6757-6309

СУЧАСНИЙ ПОГЛЯД НА АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОВІДНОСИНИ У СФЕРІ ОBOB'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Стаття присвячена розкриттю окремих питань щодо правової природи «адміністративного блоку» інституту обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземного транспортного засобу через призму сьогодення. Акцентована увага на структурних компонентах «адміністративного блоку».

Наголошено, що у період стрімкої трансформації страхового ринку особливо у площині обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземного транспортного засобу, прослідковується значне розширення кола його учасників, як страховиків, так і страхувальників, а це обумовлює підлаштування до нових викликів сьогодення відповідної структури адміністративних правовідносин, які забезпечують дотримання балансу публічних інтересів між усіма учасниками страхового ринку.

Зазначено, що під впливом об'єктивних чинників правова природа інституту обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземного транспортного засобу стрімко, докорінно змінюється у напрямку діджиталізації.

Ключові слова: адміністративні правовідносини, власники наземних транспортних засобів, цивільно-правова відповідальність, е-поліс.

Постановка проблеми. Загальна економічна ситуація, на яку істотно впливають рецесія та пандемія коронавірусної хвороби (COVID 19) вплинула на стан ринку страхування і характеризується незначними активами у страхових компаній та низьким рівнем споживання страхових послуг.

Показник проникнення в Україні (*Insurance Penetration ratio*), що визначається як співвідношення обсягу залучених страхових премій до ВВП, становить 1,4 % (з них «non-life» – 1,3 %). Для порівняння, у Європі – 5,0 %, в середньому у світі – 6,1 %. Лідерами за цим показником страхування у світі є Великобританія, Японія та Франція [1].

Ринок страхування представлений 40 видами, визначеними статтею 7 Закону «Про страхування» і значне місце серед них займає обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників наземного транспортного засобу [2].

Актуальність обраної теми підсилюється і тим фактом, що нові виклики сьогодення (наприклад, пандемія коронавірусної хвороби (COVID 19) обумовлюють гостру необхідність змінити формат відносин між усіма учасниками страхового ринку і це, породжує необхідність у змістовному теоретичному аналізі законодавства та вироблення нової стратегії розвитку й докорінно нового концептуального розуміння сутності й визначення місця інституту обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів у системі національного страхування.

Потреба у вирішенні проблем, які виникають під час реалізації норм інституту обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорт-

ного засобу має не лише науково-теоретичне значення, але несе велике практичне навантаження, займаючи значну частку у житті населення – власників транспортних засобів.

Так, системні проблеми на ринку страхування в Україні спричинені трьома основними детермінантами, зокрема: а) неналежним правовим регулюванням страхування; б) не зовсім виваженою регуляторною політикою у сфері страхування; в) відсутністю належного нагляду за реалізацією регуляторної політики у сфері страхування.

Тож, розбудова стійкого та надійного ринку страхових послуг потребує значних зусиль як від регулятора, так і від учасників ринку страхування. У вересні 2019 року ухвалено Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо удосконалення функцій із державного регулювання ринків фінансових послуг» (так званий закон про «спліт»), згідно з яким з 01 липня 2020 року Національний банк України стає регулятором та наглядовим органом на ринку страхування [1].

Тобто, наближається зміна формату відносин між усіма учасниками. Із зміною «гравців» на ринку страхових послуг, змінюється і правова природа цих відносин, і як наслідок, виникає потреба у теоретичному переосмисленні даного правового явища.

Враховуючи усе вище зазначене, необхідність проведення дослідження правового інституту обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземного транспортного засобу є своєчасною та актуальною справою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання щодо розуміння сутності правової природи інституту обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземного транспортного засобу в сучасних умовах, незважаючи на широкий спектр досліджень, залишається малодослідженим, дискусійним та потребує більш глибокого теоретичного переосмислення.

Окремі питання регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів у площині адміністративного права розкриті у напрацюваннях: В. Баран, Н. Безсмертною, О. Белікова, Т. Блащук, Н. Бортник, М. Брагінського, С. М. Братуся, С. Булеца, Г. Губіної, Т. Гуржія, А. Веніамінової, С. Єсімова, Ю. О. Заїки, Л. Лесика, В. Луця, В. Нора, К. Карпенко, В. Косинської, М. Плавайко, Є. Полякова, П. Рабіновича, В. Развадовського, О. Рибак, Т. Третякової, С. Шимона та інших.

Але є велика кількість юридичних проблем, пов'язаних з реалізацією норм інституту обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів, і звісно, виникає потреба у знаходженні шляхів їх вирішення. Усе це обумовлює проведення глибокого наукового осмислення певних правових позицій та надання наукових рекомендацій по вирішенню виявлених проблем.

Метою статті є аналіз адміністративних правовідносин у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власника наземного транспортного засобу та розуміння сутності їх трансформації через призму сьогодення.

Виклад основного матеріалу. Інститут обов'язкового страхування цивільної відповідальності власника наземного транспортного засобу – останнім часом усе більше привертає увагу суспільства. Така увага обумовлена багатьма чинниками, зокрема: збільшується вірогідність виконання зобов'язання щодо компенсації шкоди, яка виникла внаслідок ДТП, за рахунок отримання страхового відшкодування; б) захист, певною мірою, інтересів водіїв – правопорушників, страховими компаніями та іншими.

Відповідно до Закону України «Про страхування» – захист майнових інтересів фізичних осіб та юридичних осіб у разі настання певних подій (страхових випадків), визначених договором страхування або чинним законодавством, здійснюється за рахунок грошових фондів, що формуються шляхом сплати фізичними особами та юридичними особами страхових платежів (страхових внесків, страхових премій) та доходів від розміщення коштів цих фондів [2].

Аналіз статистичної інформації свідчить про тенденції збільшення кількості вимог, врегульованих шляхом виплати страхового відшкодування по обов'язковому страхуванню цивільної відповідальності власниками наземного транспортного засобу; збільшення

кількості нарахованих сум страхового відшкодування та потреби у більш чіткій регламентації відносин щодо обов'язкового страхування цивільної відповідальності власника наземного транспортного засобу.

Наприклад, у січні–лютому 2020 року кількість вимог, врегульованих шляхом виплати страхового відшкодування складала – 25191 шт. (їх кількість у порівнянні з попереднім роком – збільшилася на 11,8 %), в т. ч. врегульованих з використанням «європротоколу», – 8971 шт. (їх кількість у порівнянні з попереднім роком, збільшилася на 13,5 %). Нарахована сума страхового відшкодування, за врегульованими вимогами складала 453069392 грн. (їх кількість у порівнянні з попереднім роком – збільшилася на 15,2 %), в т.ч. за врегульованими з використанням «європротоколу» – 84684866 грн. (їх кількість у порівнянні з попереднім роком – збільшилася на 15,8 %) [3].

Наступною причиною, яка привертає увагу суспільства до інституту обов'язкового страхування цивільної відповідальності власника наземного транспортного засобу є існування правового механізму забезпечення захисту порушених майнових інтересів учасників дорожнього руху в результаті ДТП.

Даний правовий механізм є складним конгломератом і передбачає декілька рівнів захисту, які включають:

А) Механізми захисту фінансової спроможності власника транспорту, який винний у нанесенні шкоди потерпілим завдяки перекидання на страховика зобов'язання відшкодувати потерпілому збиток, нанесений власником транспортного засобу внаслідок ДТП.

У статтях і 22 та 29 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» передбачені норми, які регламентують дії страховика – страховик відшкодовує оцінену в порядку визначену Законом шкоду, а саме витрати, пов'язані з відновлювальним ремонтом транспортного засобу з урахуванням зносу, розрахованого у порядку, встановленому законодавством [4].

Сутність збитків розкривається через статті 22 та 1192 ЦК України і це – втрати, які особа понесла або повинна понести для відновлення свого порушеного права, які визначаються відповідно до реальної вартості втраченого майна [5].

А норми статті 7 Закону України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні» передбачають обов'язок проводити оцінку при визначенні розміру завданого збитку [6].

Б) Механізми захисту порушених майнових інтересів потерпілих осіб.

В) Чіткий правовий механізм взаємодії між власником транспортного наземного засобу та страховою компанією, який забезпечує отримання страховою компанією страхових внесків завдяки яким формуються фінансові ресурси для подальшої сплати зобов'язань страховальника на користь третьої особи, якій нанесено шкоду внаслідок ДТП.

Висвітлюючи правову природу інституту обов'язкового страхування цивільної відповідальності власника наземного транспортного засобу необхідно виходити, що це правове явище має складну, багатогранну структуру та формується двома крупними «блоками», які дозволяють поєднати як публічні так приватні інтереси, – «адміністративний блок» та «цивільно-правовий блок».

«Цивільно-правовий блок» сприяє реалізації цивільно-правових прав, свобод та інтересів, або приватних інтересів у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власника наземного транспортного засобу.

За захист публічних інтересів у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власника наземного транспортного засобу відповідає – «адміністративний блок».

Норми зазначеного блоку регулюють різноманітні відносини і мають формат «особа» – «держава» – «суспільство».

Склад та структура таких відносин різноманітна та різнопланова.

Умовно відносини щодо обов'язкового страхування цивільної відповідальності власника наземного транспортного засобу у площині адміністративного права можливо поділити на такі основні групи як:

Перша група відносин – це відносини що створюють підґрунтя для нормативно-правового регулювання діяльності у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власника наземного транспортного засобу. Ці відносини регулюються великою кількістю нормативно-правових актів, зокрема Законами України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні» [5]; «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [6]; «О финансовых услугах и государственном регулировании рынков финансовых услуг [7] та іншими.

Враховуючи, що обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ) – це обов'язковий вид страхування, саме тому усі зміни у цій сфері проходять на загальнодержавному рівні і строго у відповідності із законом.

Цікавим є Рішення Конституційного Суду України від 23.12.2014 р. № NQ 7-рп/2014. 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» [8, 13.1]. Так, згідно зазначеному вище Рішенню, у відносинах між державою і громадянами – власниками транспортних засобів (через страховиків), у громадян існує обов'язок щодо здійснення страхування, а у держави – є право контролювати виконання цього обов'язку і застосовувати заходи відповідальності у разі її невиконання.

Враховуючи, що сучасний час – це час новітніх теле- комунікаційних технологій, то звісно діджиталізація все більше впливає на інститут обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: створюються різноманітні реєстри, передбачається можливість здійснення он-лайн процедур та т.п.

Перехід на новий формат створює додаткові позитивні « бонуси». Наприклад, є можливість перевірки інформації про страхові компанії на сайті МТСБУ; у вільному доступі в системі Інтернету знаходиться інформація про компанії, що продають електронні продукти; є можливість перевірки інформації чи є певна страхова компанія в списку чинних членів МТСБУ; про рейтинг компанії серед інших страхових компаній України; отримання інформації про негативні відгуки (кількість невирішених випадків, відмовах в компенсації, скаргах клієнтів та т.п); про швидкість виплат; про відсоток відшкодування витрат, можливість оцінити активність страхових компаній в страховому сегменті т.п.

Усі автовласники України добре знайомі з страховим полісом ОСЦПВ або «автоцивілкою» [9].

Планується поступова відмова від паперових варіантів з повним заміщенням цифровими документами – електронними полісами.

Електронний поліс був узаконений і отримав визнання у 2018 році. Електронний поліс автоцивілки має аналогічну юридичну силу, як і «паперовий» поліс. Широке застосування е-полісів ОСЦПВ має ряд переваг, які сприяють поширенню його використання. До таких переваг можливо віднести: 1) дуже швидке оформлення (протягом декілька хвилин) з будь-якого пристрою який має доступ до мережі Інтернет. Натомість, оформлення страховки у відділенні Страхової компанії зтягнеться від години до двох, залежно від навантаження офісу; 2) реєстрація е-полісу в базі Моторного (транспортного) страхового бюро України (далі – МТСБУ) займає 1 хвилину; 3) майже виключено шахрайство і підробка за рахунок швидкої перевірки дійсності е-полісу; 4) зручність використання – завантаживши в телефон, який у сучасної людини завжди з нею, виключає можливість пошкодження, знищення е-полісу. А пошук цифрового документа в базі МТСБУ ведеться за номером автомобіля або номером поліса ОСЦПВ, тому клієнтові не загрожує штраф від працівника поліції за відсутність паперового документа; 5) покупки через Інтернет е-полісу передбачає відсутність тиску з боку агента, що пропонує додаткові види страхування та інше.

Так, перевірка наявності електронного поліса ОСЦПВ відбувається або за номером транспортного засобу, або за номером електронного полісу, або по QR коду, який нанесений на поліс. Перевірка займає лічені хвилини, а в подальшому перевірка відбуватиметься повністю в автоматичному режимі [9].

Друга група відносин – це відносини, що виникають між державою в особі органу страхового нагляду і страховиками. Сюди можливо віднести відносини щодо: а) загальних питань організації і здійснення страхового нагляду, контроль за дотриманням страхового законодавства; б) ліцензування діяльності суб'єктів страхової справи та т.п.

Наприклад, чинне законодавство передбачає, що страховики повинні бути членами МТСБУ – це обов'язкова умова здійснення діяльності щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Правовим підґрунтям для діяльності МТСБУ є Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» та Статут.

Моторне бюро є об'єднанням страховиків, які здійснюють обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за шкоду, заподіяну третім особам.

До зазначеної групи відносин також можливо віднести відносини між Національною комісією з регулювання ринків фінансових послуг України та страховими компаніями; відносини між органами державної реєстрації та страховими компаніями і т.п. Але важливо зазначити, що ці відносини різні за своєю правовою природою, а відтак, різняться ступенем державного регулювання.

Дана група адміністративних відносин потребує значного правового «доопрацювання» і це обумовлено відсутністю належних стандартів та вимог щодо ділової репутації власників та осіб, які виконують ключові функції у страхових компаніях, відсутністю дієвих механізмів зовнішнього контролю за прозорим розкриттям структури власності страхових компаній; відсутність структурованого підходу до побудови системи нагляду та контролю. Крім того, на ринку працює багато страховиків, кінцеві бенефіціарні власники яких невідомі, що не дає можливості встановити відповідальність у разі доведення компанії до неплатоспроможності [1]. Але така ситуація буде вирівнюватися за рахунок застосування сучасних технологій та баз даних.

Також потребує уваги і той факт, що в Україні запроваджується Нова модель регулювання ринку страхування, яка ґрунтується на кращих міжнародних стандартах (положеннях директив ЄС), міжнародному досвіді регулювання та нагляду за ринком страхування та перестраховання, а також врахування національних особливостей ринку страхування в Україні.

Нова модель передбачає удосконалення вимог до ліцензування, оцінки платоспроможності та ліквідності, корпоративного управління та системи управління ризиками, застосування ризик-орієнтованого пруденційного нагляду, нагляду за ринковою поведінкою, а також визначення процедури реорганізації, відновлення діяльності та виведення компаній з ринку [1].

Тобто, дана група адміністративних відносин теж знаходиться у стані докорінних трансформацій під впливом діджиталізації та міжнародних стандартів. Наприклад, у перспективі буде скасовано державне регулювання ціноутворення щодо обов'язкових видів страхування, зокрема щодо страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів [8, с. 16].

Аналіз напрямків модернізації страхового ринку дозволяє визначити ймовірні вектори розвитку цього ринку. Так, за чинною процедурою, ліцензія видається на здійснення окремих видів страхування відповідно до правил (умов) страхування. Національний банк планує перейти від ліцензування окремих видів страхування до ліцензування за класами страхування, що відповідає усталеній та обґрунтованій міжнародній практиці [1].

Третя група відносин – це відносини пов'язані із застосування до порушників заходів адміністративної відповідальності у випадку здійснення власником транспортного

засобу правопорушення щодо недотримання вимог про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. Наприклад, відповідно статті 126 Кодексу України про адміністративні правопорушення передбачена адміністративна відповідальність для осіб, здійснюють керування транспортним засобом керування, але не внесені до списку осіб, допущених до керування в момент укладання, а так само в період дії договору.

Четверта група – це відносини, що складаються між учасниками договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів з приводу вчинення ДТП, що є підставою для відшкодування шкоди. Останнім часом, великий вплив на цю групу відносин мають рішення Верховного Суду.

До таких цікавих рішень можливо віднести Постанову Верховного Суду у справі № 204/3413/16-ц від 31.10.18 р.; Постанову Верховного Суду у справі № 728/682/17 від 17 квітня 2019 р.; Постанову Верховного Суду від 02 травня 2018 року у справі № 352/2740/14-ц; Постанову Верховного Суду від 05 червня 2018 року у справі № 910/7449/17; Постанову у справі № 466/9318/14-ц від 27.06.2018 року; Постанову у справі № 642/4558/16-ц від 20.06.2018 р.; Постанову № 753/21177/16-ц від 19.09.2018 р. та інші [11].

Поділ відносин у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власника наземного транспортного засобу на відповідні групи дозволяє аналізувати стан цих відносин, прогнозувати їх розвиток та визначати напрямки їхньої трансформації та інше.

Висновки і пропозиції. У період стрімкої трансформації страхового ринку у площині обов'язкового страхування цивільної відповідальності власника наземного транспортного засобу прослідковується значне розширення кола його учасників, як страховиків, так і страхувальників, а це обумовлює підлаштування до нових викликів сьогодення відповідної структури адміністративних правовідносин, що забезпечують дотримання балансу публічних інтересів між усіма учасниками страхового ринку.

Інститут обов'язкового страхування цивільної відповідальності власника наземного транспортного засобу це складний конгломерат, який складається із певних «блоків». До основних блоків можливо віднести адміністративний та цивільний.

Функціонування «Адміністративного блоку» забезпечується чотирма основними групами адміністративних правовідносин. Перша група відносин – це відносини що формують підґрунтя для нормативно-правового регулювання діяльності у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власника наземного транспортного засобу у площині охорони публічного інтересу. Друга група відносин – це відносини, що виникають між державою в особі органу страхового нагляду і страховиками. Третя група відносин – це відносини пов'язані із застосування до порушників заходів адміністративної відповідальності у випадку здійснення власником транспортного засобу правопорушення щодо недотримання вимог про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. Четверта група – це відносини, що складаються між учасниками договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів з приводу вчинення ДТП, що є підставою для відшкодування шкоди.

Під впливом об'єктивних чинників правова природа інституту обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземного транспортного засобу стрімко, дорібно змінюється у напрямку діджиталізації.

Список використаної літератури

1. Біла книга. Майбутнє регулювання ринку страхування в Україні. URL : https://bank.gov.ua/admin_uploads/article/White_paper_insurance_fin_pr_2020-04-22.pdf?v=4tex.
2. Про страхування : Закон України від 07.03 1996 № 85/96-вр. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-вр>.
3. Основні показники здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішніми договорами в січні 2019-2020 URL : http://www.mtsbu.ua/files/Statistics/2020/03/Stat_dani_provadgeniya_OSPVNTZ_v_sichni_2019.pdf.

4. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 01.07.2004 № 1961-IV. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15>.
5. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/435-15>.
6. Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні: Закон України від 12.07.2001 № 2658-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2658-14>.
7. Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг: Закон України від 12.07.2001 № 2664-III. URL:http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T012664.html.
8. Рішення Конституційного Суду України від 23.12.2014 № NQ 7-рп/2014. 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». URL: <http://ccu.gov.ua/doccatalog/document?id=261606>.
9. Що таке електронні поліси обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників ОС-ЦПВ та у чому їх переваги? URL: <https://tribuna.pl.ua/news/shho-take-elektronni-polisy-ostspv-ta-u-chomu-yih-perevagy/>).
10. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 № 8073-X . URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.
11. Баран В. В. Аналіз законодавства та практики ВС для правильного оформлення документів при ДТП для отримання страхового відшкодування. URL: https://protocol.ua/ru/analiz_zakonodavstva_ta_praktiki_vs_dlya_pravilnogo_oformlennya_dokumentiv_pri_dtp_dlya_otrimannya_strahovogo_vidshkoduvannya.

References

1. Bila knyha. Maybutnye rehulyuvannya rynku strakhuvannya v Ukrayini [White book. Future regulation of the insurance market in Ukraine]. URL: https://bank.gov.ua/admin_uploads/article/White_paper_insurance_fin_pr_2020-04-22.pdf?v=4tex [In Ukrainian].
2. Zakon Ukrayini Pro strahuvannya vid 07.03 1996. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-vp> [In Ukrainian].
3. Osnovni pokazniki zdijsnennya obov'yazkovogo strahuvannya civilno-pravovoyi vidpovidalnosti vlasnikov nazemnih transportnih zasobiv za vnutrishnimi dogovorami v sichni 2019-2020 [Main Indicators of Compulsory Liability Insurance of Land Vehicle Owners under Domestic Contracts in January 2019]. URL: http://www.mtsbu.ua/files/Statistics/2020/03/Stat_dani_provadgeniya_OSCPVTNTZ_v_sichni_2019.pdf [In Ukrainian].
4. Zakon Ukrayiny Pro obov'yazkove strakhuvannya tsyvil'no-pravovoyi vidpovidal'nosti vlasnykiv nazemnykh transportnykh zasobiv vid 01.07.2004 № 1961-IV [On Mandatory Civil and Legal liability Insurance for Motor Vehicles Owners]. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15> [In Ukrainian].
5. Tsyvil'nyy kodeks Ukrayiny vid 16.01.2003 № 435-IV [The Civil Code of Ukraine]. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/435-15> [In Ukrainian].
6. Zakon Ukrayini Pro ocinku majna, majnovih prav ta profesijnu ocinochnu diyalnist v Ukrayini vid 12.07.2001 № 2658-III [On Appraisal of Property, Property Rights and Professional Appraisal Activity in Ukraine]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2658-14> [In Ukrainian].
7. Zakon Ukrayini O finansovyh uslugah i gosudarstvennom regulirovanii ryнкov finansovyh uslug : Ukrayini ot 12.07.2001 № 2664-III [On Financial Services and State Regulation of Financial Service Markets]. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T012664.html [In Ukrainian].
8. Rishennya Konstytutsiyного Sudu Ukrayiny vid 23.12.2014 № NQ 7-рп/20 14 Sправа NQ 1-6/2014 «За констytutyсnym zvernennym hromadyanyna Bozhka Valeriya Vitaliyovychа shchodo ofitsiyного tлумachennya polozhen' punktu 13.1 statті 13 Zakonu Ukrayiny «Pro obov'yazkove strakhuvannya tsyvil'no-pravovoyi vidpovidal'nosti vlasnykiv nazemnykh transportnykh zasobiv» URL: <http://ccu.gov.ua/doccatalog/document?id=261606> [In Ukrainian].
9. Shcho take elektronni polisy obov'yazkovoho strakhuvannya tsyvil'noyi vidpovidal'nosti vlasnykiv ta u chomu yikh perevahy? [What are electronic owners' compulsory liability insurance policies and what are their advantages?]. URL: <https://tribuna.pl.ua/news/shho-take-elektronni-polisy-ostspv-ta-u-chomu-yih-perevagy/> [In Ukrainian].
10. Kodeks Ukrayiny pro administratyvni pravoporushennya vid 07.12.1984 № 8073-X [Code of Ukraine on Administrative Offenses from]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> [In Ukrainian].
11. Baran V. V. Analiz zakonodavstva ta praktyky VS dlya pravyl'noho оформлення документів при ДТП для отримання страхового відшкодування [Baran, V.V. Analysis of the legislation and practice of the Armed Forces for the proper execution of documents in an accident to obtain insurance compensation] URL: https://protocol.ua/ru/analiz_zakonodavstva_ta_praktiki_vs_dlya_pravilnogo_oformlennya_dokumentiv_pri_dtp_dlya_otrimannya_strahovogo_vidshkoduvannya/ [In Ukrainian].

О. В. Гаран, докт. юрид. наук, профессор
Одесский национальный университет имени И. И. Мечникова
Кафедра административного и хозяйственного права
Французский бульвар, 24/26, Одесса, 65058, Украина
e-mail: admin.kaf@ukr.net
ORCID:0000-0002-6757-6309

СОВРЕМЕННЫЙ ВЗГЛЯД НА АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВООТНОШЕНИЯ В СФЕРЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СОБСТВЕННИКОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Резюме

Статья посвящена отдельным вопросам правовой природы «административного блока» института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев наземного транспортного средства через призму настоящего. Акцентировано внимание на структурных компонентах «административного блока». Определено, что под влиянием объективных факторов правовая природа института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев наземного транспортного средства быстро, коренным образом меняется в направлении диджитализации.

Ключевые слова: административные правоотношения, собственники транспортных средств, гражданско-правовая ответственность, е-полис.

O. V. Haran, Doctor of Juridical Sciences, Professor
Odesa I. I. Mechnikov National University
Department of Administrative and Commercial Law
Frantsuzskiy Boulevard, 24/26, Odesa, 65058, Ukraine
e-mail: admin.kaf@ukr.net
ORCID:0000-0002-6757-6309

MODERN VIEW ON ADMINISTRATIVE LEGAL RELATIONS IN THE FIELD OF COMPULSORY CIVIL LIABILITY INSURANCE OF LAND TRANSPORT

Summary

The article emphasizes that the new challenges of today (for example, the coronavirus pandemic (COVID 19) necessitate a change in the format of relations between all participants in the insurance market and this creates a need for meaningful theoretical analysis of legislation and a new development. The strategy and radically new conceptual understanding essence and determination of the place of the institute of obligatory insurance of civil liability of owners of land vehicles is absent in the national insurance system.

State devoted to the disclosure of certain issues about the legal nature of «administrative unit» Institute of obligatory insurance of a civil liability of owners of land vehicles through the prism of the present. The attention is focused on structural components of an «administrative unit». The Institute of mandatory insurance of civil liability of owners of land vehicles is a complex conglomerate consisting of certain «blocks». The main blocks include administrative and civil.

The functioning of «Administrative unit» is provided by four major groups of administrative legal relations. The first group of relationship is to establish a legal basis for normative legal regulation in the sphere of compulsory insurance of civil liability of owners

