

УДК 368.212

Семенчук І.А.

аспірант,

Київський національний університет імені Тараса Шевченка

СИСТЕМА «ЗЕЛЕНА КАРТКА» ЯК ІНСТРУМЕНТ ЗАХИСТУ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ГРОМАДЯН

У статті визначено основні тенденції розвитку системи «Зелена картка»: проблеми, тенденції та перспективи розвитку. Розглянуто вплив державного нагляду за страховими компаніями у виді страхування. Охарактеризована проблематика страхування цивільно-правової відповідальності нині.

Ключові слова: зелена картка, обов'язкове страхування, страхування цивільно-правової відповідальності, страхування цивільної відповідальності перевізника, страхування цивільної відповідальності.

Семенчук И.А. СИСТЕМА «ЗЕЛЕНАЯ КАРТА» КАК ИНСТРУМЕНТ ЗАЩИТЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ГРАЖДАН

В статье определены основные тенденции развития системы «Зеленая карта»: проблемы, тенденции и перспективы развития. Рассмотрено влияние государственного надзора за страховыми компаниями в виде гражданско-правового страхования. Охарактеризована проблематика страхования гражданско-правовой ответственности в наши дни.

Ключевые слова: зеленая карта, обязательное страхование, страхование гражданско-правовой ответственности, страхование гражданской ответственности перевозчика, страхование гражданской ответственности.

Semenchuk I.A. «GREEN CARD» AS A TOOL PUBLIC LIABILITY PROTECTION

The article outlines the main trends of compulsory insurance system «Green cart»: issues, trends and prospects. The influence of state supervision of insurance companies in the form of civil legal insurance. Described problems insurance of civil liability of today.

Keywords: green card, compulsory insurance, insurance of civil liability, liability insurance carrier, liability insurance.

Постановка проблеми. В умовах глобалізації світових економічних і господарських процесів усе більшого значення набуває питання страхового захисту суспільства та страхового відшкодування в транспортній системі. Нині для соціального захисту громадян надзвичайно важливим є питання їхніх прав і гарантій у разі виникнення дорожньо-транспортної пригоди за межами країни. Саме для регулювання дій, коли винуватцем ДТП є транспортний засіб, що зареєстрований за кордоном, уже тривалий час функціонує система міжнародних угод «Зелена Картка». Страхове свідоцтво «Зелена Картка» дає змогу її власнику пересуватися автомобільними дорогами Європи без необхідності страхувати цивільну відповідальність на кожному кордоні.

Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів у великій кількості країн світу належить до видів страхування, що є обов'язковими. Це характеризується кількома обставинами.

По-перше, автотранспортний засіб є джерелом високої небезпеки. Закони та підзаконні акти в розрізі цивільного права виділяють, що саме власник автотранспортного засобу відповідає за майно і життя третіх осіб, окрім випадків природного характеру. По-друге, такі цивільно-правові відносини належать до всієї громади і мають вплив на майже кожного громадянина держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні та практичні аспекти досліджувалися у роботах вітчизняних науковців В.Д. Базилевича, Р.В. Пікуса, Н.Н. Внукової, О.Д. Вовчак, С.С. Осадця, О.Д. Заруби та ін. Цю проблематику досліджували також іноземні автори: А.В. Бойков, А.Н. Аверін, В.А. Прокошин, В.С. Балабанов, Н.А. Волгін, М.Л. Захаров, А.А. Баширова, Л.М. Рейтман, Р.Т. Юлдашев та ін.

Завданнями статті є опис основних положень щодо становлення страхування відповідальності власників транспортних засобів закордоном та в Україні, визначення доцільності даного виду страхування з огляду на загальну ситуацію в країні та в економіці в цілому. Нині до системи «Зелена карта» входять 45 держав і Україна тривалий час є учасником даної системи.

Виклад основного матеріалу. У зв'язку із зростанням автомобільного руху в європейських країнах треба було якомога швидше створити систему, яка змогла б спростити міжнародний рух автотранспортних засобів шляхом забезпечення страхування ризиків відповідальності перед третіми особами у зв'язку з використанням таких транспортних засобів, відповідно до вимог країни відвідування.

Таким чином, була створена система під назвою «Зелена карта», що забезпечує гарантування компенсації потерпілим особам у разі дорожньо-транспортних пригод відповідно до національного законодавства країни відвідування, що дає змогу власникам транспортних засобів зняти з себе відповідальність за матеріальну шкоду, яку може бути завдано майну,

Таблиця 1

Ліміти відповідальності за системою
«Зелена Карта» в країнах – учасницях системи

| Ліміти на виплати потерпілим, у розрахунок на усіх потерпілих | Країни – учасниці системи «Зелена карта» |
|--|---|
| Країни, що не мають обмежень на виплати потерпілим | Бельгія, Люксембург, Туніс |
| Країни, що мають ліміти на виплату потерпілим понад 1 млн євро по майну, життю і здоров'ю | Андорра, Великобританія, Угорщина, Ісландія, Іспанія, Данія, Норвегія, Фінляндія, Чехія, Швейцарія, Швеція |
| Країни, що мають ліміти на виплату потерпілим більш від 500 тис. євро до 1 млн євро по майну, життю і здоров'ю | Австрія, Німеччина, Італія, Ірландія, Кіпр, Марокко, Нідерланди, Португалія, Словенія, Франція |
| Країни, що мають ліміти на виплату потерпілим від 100 тис. євро до 500 тис. євро по майну, життю і здоров'ю | Болгарія, Боснія і Герцеговина, Греція, Латвія, Литва, Мальта, Польща, Румунія, Сербія, Словаччина, Хорватія, Естонія |
| Країни, що мають ліміти на виплату потерпілим менше 50 тис. євро по майну, життю і здоров'ю | Албанія, Білорусь, Іран, Македонія, Молдова, Росія, Туреччина, Україна |

Джерело: побудовано автором [1]

здоров'ю та життю постраждалих осіб на території країн – членів системи «Зелена картка».

Умови страхового захисту в країнах – учасницях системи «Зелена карта» представлені в таблиці 1.

Як видно з таблиці 1, Україна входить в останній, п'ятий, розмірний клас, в якому ліміти на виплату потерпілим становлять менше 50 тис. євро.

Страхова сума по ОСАГО в Україні, в межах якої страховик зобов'язується при настанні кожного страхового випадку:

- у частині відшкодування шкоди, заподіяної життю або здоров'ю декількох потерпілих, а так

само при заподіяній шкоди життю або здоров'ю одного потерпілого;

- у частині відшкодування шкоди, заподіяної майну декількох потерпілих або при заподіяній шкоди майну одного потерпілого.

У списку країн, що використовують низькі ліміти для виплати потерпілим, також є РФ і Білорусь. Виявлено низку причин, які безпосередньо впливають на розмір страхового покриття:

1. По-перше, однією з головних умов участі у страховій системі «Зелена карта» є наявність обов'язкового страхування цивільно-правової відпо-

Таблиця 2

Умови страхового захисту в країнах – учасницях системи «Зелена Карта»

| Код | Країна | Ліміт, євро | | | |
|-----|----------------------|--|----------------------|------------------------------|---------------------------|
| | | На кожного постраждалого | На всіх постраждалих | На кожний транспортний засіб | На всі транспортні засоби |
| LI | Австрія | | 5 000 000 | | 1 000 000 |
| AL | Албанія | 165000 | 413 000 | | 41 300 |
| AND | Андорра | | 50 000 000 | | 50 000 000 |
| B | Бельгія | | | | 100 000 000 |
| BG | Болгарія | 358 000 | 512 000 | | 102 000 |
| BIH | Боснія і Герцеговина | | 512 000 | | 179000 |
| BY | Білорусія | 10 000 | 30 000 | 10 000 | 30 000 |
| CH | Швейцарія | | 3 360 000 | | 3 360 000 |
| CY | Кіпр | | 5 000 000 | | 1 000 000 |
| CZ | Чехія | 1 319 000 | | | 1 319 000 |
| D | Німеччина | | 7 500 000 | | 1 000 000 |
| DK | Данія | | 12890000 | | 2 550 000 |
| E | Іспанія | | 70 000 000 | | 15 000 000 |
| EST | Естонія | 351 000 | | 102 000 | |
| F | Франція | | | | 1 000 000 |
| FIN | Фінляндія | | | | 3 300 000 |
| GB | Великобританія | | | | 1 027 000 |
| GR | Греція | | 500 000 | | 100 000 |
| H | Угорщина | | 5 636 000 | | 1 879 000 |
| HR | Хорватія | | 480 000 | | 205 000 |
| I | Італія | | 774 685 | | 774 685 |
| | Ізраїль | Страхові виплати в розмірі реального пошкодження | | | |
| IR | Іран | 34 000 | | | 730 |
| IRL | Ірландія | | | | 1 000 000 |
| IS | Ісландія | | 10 560 000 | | 1 602 000 |
| L | Люксембург | | | | |
| LT | Литва | | 500 000 | | 100 000 |
| LV | Латвія | | 350 000 | | 100 000 |
| M | Мальта | | 2 500 000 | | 500 000 |
| ML | Марокко | | 892 000 | | 892 000 |
| MD | Молдова | 24 000 | 48 000 | | 35 000 |
| MK | Македонія | | 100 000 | | 50 000 |
| N | Норвегія | | | | 1 235 000 |
| NL | Нідерланди | | 5 000 000 | | 1 000 000 |
| P | Португалія | | 1 200 000 | | 600 000 |
| PL | Польща | | 1 500 000 | | 300 000 |
| RO | Румунія | | 1 500 000 | | 300 000 |
| RUS | Росія | 4 000 | | 3 000 | 4 000 |
| S | Швеція | | 27 347 000 | | 27 347 000 |
| SK | Словакія | | 2 500 000 | | 500 000 |
| SLO | Словенія | | 3 700 000 | | 750 000 |
| SRB | Сербія | | 630 00 | | 126000 |
| TN | Туніс | Страхові виплати в розмірі реального пошкодження | | | |
| TR | Турція | 70 000 | 350 000 | 7 000 | 14 000 |
| UA | Україна | 4 600 | | 2 300 | 11 700 |

Джерело: побудовано автором [1]

відальності власників транспортних засобів, яке у цих країнах було введено порівняно недавно: в Білорусі – з 19 лютого 1999 року, в Росії – з 25 квітня 2002 р і в Україні – з 1 січня 2005 р Відсутність практики ведення даного виду бізнесу дає змогу припускати наявність збитковості, у зв'язку з чим низькі ліміти на виплату потерпілим є інструментом перестраховування від можливих збитків.

2. По-друге, цінові показники на автомобілі і комплектуючі частини до них нижче, ніж у Європі, отже, вартість відновлювального ремонту, що є головною статтею витрат страховиків даного виду страхування, також нижче європейської. З огляду на те, що частка автомобілів з країн колишнього на ринку в 2010 р склала 53,2%, вартість транспортних засобів також впливає на рівень страхових лімітів.

3. По-третє, рівень життя населення, страхова культура і рамки відповідальності страхових компаній, а також законодавство в галузі страхування в Україні не дають змогу повною мірою покривати збитки, завдані третім особам, особливо в частині відшкодування шкоди життю і здоров'ю. Розглянемо приклад моделі, пов'язаної зі збитком життю та здоров'ю потерпілих в країнах Європи. Розмір компенсації за медичну допомогу в результаті ДТП складається з витрат на медичну допомогу і лікування, моральної шкоди, втрати заробітку і залишку заробітку [2].

У низці країн обсяг відповідальності страховика по відношенню до можливого збитку потерпілих у ДТП не лімітований і страхове відшкодування проводиться в розмірі реального збитку. Тобто, наприклад, якщо суд визнає необхідність довічного утримання сім'ї потерпілого, то страховою компанією доведеться його оплачувати.

В Англії, Німеччині, Франції та Швейцарії суми виплат по життю і здоров'ю перевищують 4 млн євро, в країнах Східної Європи і Скандинавії становлять менше 2 млн євро (табл. 2).

Купуючи поліс «Зеленої карти» на території іншої країни, автовласник при будь-якому ДТП повинен неухильно дотримуватися правил і умов її страхового захисту. Купувати поліс необхідно тільки у встановлених для цього пунктах, щоб уникнути фактів його недійсності (такі приклади вже наводяться на сайтах в Інтернеті).

Стали відомі приклади й інших фальсифікацій – деякі нечесні агенти, виписуючи поліс клієнту на рік, страховику відправляють для звіту аналогічний, але лише на 15 днів, привласнюючи різницю. Якби не сталось ДТП, ніхто нічого і не дізнався б, але в разі аварії збиток при фактичній відсутності поліса відшкодовується за рахунок її винуватця, а по поверненні на Батьківщину йому доводиться ще й давати пояснення службі безпеки страховика.

Щоб уникнути шахрайства і додаткових неприємностей від ДТП на території іншої держави, необхідно дотримуватися кількох нескладних правил:

1. Купувати поліс тільки в сервісних зонах і представництвах страхових компаній і ні в якому випадку – на СТО, АЗС або в придорожніх кафе, навіть якщо ціна вас дуже приваблює. Базові тарифи по «Зеленій карті» уніфіковані для всіх компаній і агентів. Нижча ціна поліса – вірна ознака фальсифікації.

2. Поліс оформляється на чотирьох сторінках самокопіюючого паперу, які заповнюються від руки одночасно, що дає змогу виключити шахрайство з термінами страхування. На полісі не повинно бути ніяких печаток. Купуючи поліс на кордоні, краще оплатити його вартість у відділенні банку: тоді зали-

шається можливість повернути витрачені гроші навіть у разі фальсифікації поліса.

3. При прикордонно-митного оформлення на пункті пропуску можна попросити представників митної служби перевірити поліс на спеціальних приладах на наявність у нього ступенів захисту.

4. У разі ДТП необхідно відразу ж викликати на місце події поліцію (телефон правоохоронців можна знайти в більшості путівників, а також дізнатися у перехожих). Крім того, варто обмінятися контактною інформацією з іншими учасниками ДТП. Якщо ДТП незначне, життю та здоров'ю людей шкода не нанесена, поліцію можна і не викликати. У такому разі необхідно заповнити євроапорт, який є у більшості громадян Західної Європи. Заповнений усіма учасниками аварії рапорт необхідно доставити на звірку в найближче відділення поліції. Але все ж краще не ризикувати і викликати поліцейських на місце дорожньо-транспортної пригоди. У деяких країнах (наприклад, в Угорщині) виїзд поліції на ДТП за участю нерезидентів обов'язковий.

5. Винуватець аварії зобов'язаний надати потерпілому (потерпілим) ксерокопію свого поліса «Зелена карта», тому перед поїздкою варто зробити кілька його копій.

6. Своїми грошима страхувальник покриває тільки збиток, який перевищує ліміт відповідальності страховика в країні перебування. У разі, якщо ДТП закінчилося смертю або інвалідністю людей, то, швидше за все, проти винуватця буде відкрито кримінальну справу. Отже, водієві доведеться брати участь в судовому процесі. Але додаткові грошові витрати це навряд чи спричинить, оскільки витрати все одно повинні покрити страхова компанія.

7. У страховому полісі вказаний список бюро країн – членів «Зеленої карти», до яких можна звернутися у разі потреби і де повідомлять телефони всіх «корисних» служб – від поліції до евакуатора. Можна зв'язатися для консультації і з тією страховою компанією, де був придбаний поліс.

8. Щоб уникнути проблем краще заздалегідь зателефонувати в страхову компанію й уточнити особливості національного законодавства тієї країни, куди ви вирушаєте. Варто мати на увазі, що «Зелена карта» страхує тільки водія, а не його майновий збиток – страхову виплату при ДТП – водій може отримати лише в тому разі, якщо винним в аварії буде визнаний водій іншого транспортного засобу. Якщо немає додаткового полісу каско, чинного за кордоном, за страховим відшкодуванням доведеться звертатися безпосередньо в страхову компанію винуватця. Крім того, в більшості країн потерпілому відшкодовуються витрати на оренду автомобіля, якщо його автомобіль не може бути використаний в якості транспортного засобу. Термін виплати страхового відшкодування зазвичай варіює в межах 90 днів з дня ДТП. Вартість «Зеленої карти» встановлюється залежно від категорії транспортного засобу, країни перебування і тривалості поїздки. На відміну від ОСАГО, на вартість «Зеленої карти» водійський стаж і обсяг двигуна не впливають. У цілому принцип дії «Зеленої карти» аналогічний ОСАГО, різниця лише в лімітах відповідальності – в низці країн він взагалі не обмежений або покриває і моральну шкоду при отриманні потерпілими в ДТП навіть незначних травм, а при отриманні інвалідності страхове відшкодування виплачується до кінця життя потерпілого. Тому багато великих національних страховиків вважають участь у «Зеленій карті» явно збитковою і недоцільною.

Існує також небезпека кумуляції збитків. Але при страхуванні за системою «Зелена карта» ризик може бути розподілений між різними страховими компаніями. У гіршому випадку (наприклад, аварія автобуса з людськими жертвами) весь обсяг страхового відшкодування випадає на долю лише одного страховика.

Оскільки українські компанії є недостатньо капіталізованими, вони повинні дуже обережно підходити до обсягів продажів страхових полісів «Зелена карта». Єдиним виходом к разі достатньо великого портфеля укладених договорів даного виду є його перестраховування у добре капіталізованого перестраховальника.

Проте вступ України в систему «Зелена карта» – факт позитивний, бо сприяє підвищенню іміджу українських страховиків, а їхнім клієнтам забезпечує можливість отримання консультацій державною мовою в разі ДТП з їх участю за кордоном. Більш зрозумілими стали процедура покупки і умови використання «Зеленої карти» в різних країнах.

Членство України в системі «Зелена карта» надає українським страховикам низку додаткових можливостей:

- випускати власні страхові поліси «Зелена карта», що підвищує престиж українського страхової спільноти і створює умови для входження в європейський страховий ринок з його інфраструктурою, технологіями і рівнем сервісу;

- створювати власні експортні страхові продукти;
- нарощувати валютну прибутковість від продажу полісів міжнародного страхування.;

- створювати за кордоном власні представництва та філії;

- розширювати свої маркетингові можливості з продажу за кордоном інших страхових продуктів (наприклад, каско, страхування відповідальності автоперевізників тощо);

- скорочувати витрати, пов'язані з оплатою послуг іноземних страховиків;

- підвищити ефективність захисту інтересів українських страховиків щодо стягнення регресних вимог і викриття страхового шахрайства. Здобути більшу впевненість українських страховиків при веденні бізнесу в системі «Зелена карта», а покупцям полісів у цій системі – до їх страхового захисту допоможе широке висвітлення у центральних ЗМІ та популярних виданнях умов і правил страхового захисту, особливостей законодавчих норм і правил поведінки в різних країнах.

Вступ України в Систему «Зелена картка» став надзвичайно важливим кроком для саморозвитку системи і її географічного розширення у напрямку країн колишнього Радянського Союзу. Про це йшлося в листі Генерального секретаря Ради Бюро п. Майкла Ніколсона на адресу Кабінету Міністрів України від 24.04.2001, а саме: «Україна є важливою державою для Європейського автомобільного транспортного руху, оскільки вона розташована в центрі Європи, і пов'язує транспортні потоки країн Східної і Західної Європи... Ми цілком визнаємо роль Моторного (транспортного) страхового бюро України у якості як Бюро-врегулювальника, так і Бюро-платника. Нині МТСБУ виконує всі передбачені фінансові зобов'язання щодо перестраховування та надання необхідних гарантій...». На засіданні 38 Генеральної Асамблеї Ради Бюро, яке відбулося у Люксембурзі 27.05.2004, було прийнято рішення про набуття України з 01.01.2005 статусу «повного члена» в міжнародній системі автомобільного страхування «Зелена картка» за умови виконання Бюро

України вимог, виставлених Радою Бюро Міжнародної системи, які були зняті з МТСБУ з 01 січня 2009 року [3].

Дія постанови Постанову НБУ № 591 від 22 вересня 2014 року, яке внесло зміни до Постанови № 540 від 29 серпня 2014 року «Про введення додаткових механізмів для стабілізації грошово-кредитного та валютного ринків України» торкнулося і МТСБУ. Моторне транспортне страхове бюро України є членом міжнародної системи Green Card. Гарантом страхових виплат по зелених карт в Україні виступає МТСБУ. Уряд України приймає «зелені карти» інших країн як підтвердження того, що відповідальність автовласників, які приїжджають в країну, застраховані відповідно до вимог закону України «Про ОСАЦВ». Для розподілу ризиків у міжнародній системі «Зелена картка» широко використовується перестраховування. Це дає змогу українським страховим компаніям при настанні страхового випадку відшкодувати клієнтові тільки малу частину збитку, решту ж повинні будуть платити західні перестраховики. Але для укладення договорів перестраховування з західними партнерами потрібна валюта. Ще в липні 2005 року Уряд України повідомив Європейську Економічну Комісію, що не буде створювати перешкод щодо експорту валюти для виконання міжнародних зобов'язань щодо правил та угод системи «Зелена карта» (у частині вимог на компенсації, виставлених іншими Бюро системи, членських внесків МТСБУ в Бюро Green Card, банківської гарантії, а також перерахування перестрахових премій). Дані гарантії були надані Кабміном 17 липня 2005 року Єврокомісії згідно вимог Загальної Резолюції щодо поліпшення пересування автотранспорту. Також, згідно з Постановою ООН, Уряди країн – членів ООН не повинні перешкоджати перестраховуванню і пересуванню валюти, а також повинні повідомляти про всі обмеження Європейську Економічну Комісію. Нині ж прийняті постанови НБУ роблять неможливим переказ іноземної валюти за зобов'язаннями МТСБУ перед уповноваженими організаціями – членами системи «Зелена карта» та перестраховиками, що може призвести до скасування перестраховального захисту, а також поставити питання про виключення України з міжнародної системи «Зелена карта» у зв'язку з тим, що автотранспорт, який виїжджає за кордон, не буде покритий достатніми фінансовими гарантіями. Тому МТСБУ 16 жовтня підготувало відповідне звернення до Глави Нацбанку України Валерії Гонтаревої [3; 4; 5].

Пріоритетність розвитку страхового ринку України щодо обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників засобів транспорту є дуже важливою системою страхового захисту як у соціально-економічному, так і в політичному значенні та необхідною реальністю у зв'язку із розвитком вітчизняної економіки, процесами інтеграції та інтернаціоналізації. Постанови НБУ № 591 та № 540 негативно впливають на страховий ринок та ставлять під загрозу участь України у міжнародній системі страхування «Зелена картка». Це створює необхідність створення механізмів забезпечення страхових компаній необхідною валютою в такий складний для економіки України час.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Офіційний сайт моторного транспортного страхового бюро України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtsbu.kiev.ua/>.
2. Офіційний сайт Національної комісії, що здійснює державне

- регулювання у сфері ринків фінансових послуг [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.dfr.gov.ua.
- Офіційний сайт страхової компанії «Універсальна» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://strahovkalviv.com.ua>.
 - Постанова НБУ № 540 від 29 серпня 2014 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.bank.gov.ua/doccatalog/document?id=9987297>.
 - Постанова НБУ № 591 від 22 вересня 2014 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.bank.gov.ua/doccatalog/document?id=10601164>.
 - Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів («Про ОСАЦВ») : Закон України від 22.09.2005 // Відомості Верховної Ради. – 2012. – № 7. – Ст. 53.
 - Про страхування : Закон України від 7.03.1996 р. № 85/96-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : zakon.rada.gov.ua.

УДК 336

Тирбах Л.В.
аспірант,

Київський національний торговельно-економічний університет

ФІСКАЛЬНІ РЕФОРМИ І БЮДЖЕТНА КОНСОЛІДАЦІЯ

У статті охарактеризовано фінансові реформи. Проаналізовано практику здійснення бюджетної консолідації в зарубіжних країнах. Виокремлено головні напрями бюджетної консолідації. Указано на головні елементи другого етапу австрійської реформи бюджету та проблеми, які потрібно вирішити у Нідерландах. Досліджено бюджетну консолідацію в Україні.

Ключові слова: фінансові реформи, бюджетна консолідація, бюджетний дефіцит, бюджетна політика, податки, бюджетна система, бюджетний процес.

Тирбах Л.В. ФИСКАЛЬНЫЕ РЕФОРМЫ И БЮДЖЕТНАЯ КОНСОЛИДАЦИЯ

В статье охарактеризованы фискальные реформы. Проанализирована практика осуществления бюджетной консолидации в зарубежных странах. Выделены главные направления бюджетной консолидации. Указаны главные элементы второго этапа австрийской реформы бюджета и проблемы, которые нужно решить в Нидерландах. Исследована бюджетная консолидация в Украине.

Ключевые слова: фискальные реформы, бюджетная консолидация, бюджетный дефицит, бюджетная политика, налоги, бюджетная система, бюджетный процесс.

Tirbah L.V. FISCAL REFORM AND FISCAL CONSOLIDATION

The article describes the fiscal reforms. It analyzed the practice of implementation of fiscal consolidation in foreign countries. It identifies the main areas of fiscal consolidation. The shown are the main elements of the second phase of the Austrian budget reform and the problems to be solved in the Netherlands. Studied fiscal consolidation in Ukraine.

Keywords: fiscal reform, fiscal consolidation, the budget deficit, fiscal policy, taxes, budget system, budget process.

Постановка проблеми. Бюджетна консолідація виступає специфічною антикризовою стратегією податково-бюджетної політики, що реалізується в контексті подолання наслідків світової фінансової кризи. Гіпотеза, закладена у політику бюджетної консолідації, полягає у тому, що її реалізація допомагає суттєво зменшити вплив фінансової кризи на стан публічних фінансів, покращити загальний тренд розвитку національної економіки у довгостроковій перспективі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми у сфері бюджетної консолідації досліджували К. Рейнхарт, К. Рогофф, М. Дружинін, О. Гуржій, О. Лисенко, С. Попов.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Бюджетна консолідація є лише однією частиною загальної макроекономічної політики, яка необхідна для стабілізації економіки. Структурні фінансові реформи у сфері державних витрат є обов'язковими для підтримки макроекономічної стабільності й економічного розвитку у середньостроковій перспективі. Саме ці проблеми потребують подальших досліджень.

Мета статті полягає в обґрунтуванні та аналізі фінансових реформ та бюджетної консолідації в Україні та зарубіжних країнах.

Вклад основного матеріалу дослідження. Протягом двох останніх десятиліть країни ОЕСР послідовно реформують бюджетні системи, зважаючи на те, що особливості бюджетного процесу суттєво впливають

на оздоровлення державних фінансів, ефективність та результативність надання бюджетних послуг [1, с. 2].

Бюджетні реформи в країнах ОЕСР передбачають розширення участі громадськості в бюджетному процесі, зокрема, з метою кращого розуміння ними бюджетних проблем, зумовлених старінням населення, та сприйняття серйозних негативних наслідків для бюджету, якщо необхідні реформи не будуть проведені. Як переконує досвід різних країн, розширення доступу громадян до бюджетних документів, створення спеціальних документів щодо бюджету для громадян та онлайн-ігор «бюджетних ігор», учасники яких можуть приймати бюджетні рішення, а також включення до шкільних програм розділів стосовно обговорення довгострокових бюджетних проблем можуть значно полегшити проведення складних реформ.

Важливим напрямом реформування бюджетних систем та бюджетного процесу є запровадження та вдосконалення системи формування середньострокових фінансових планів. Як відомо, найсерйозніший критичний аргумент щодо річного бюджетного планування пов'язаний із тим, що короткостроковий часовий горизонт річного бюджету не дає змоги створити систему ефективного управління державними коштами, оскільки рішення про розподіл бюджетних ресурсів часто приймаються під впливом поточної ситуації, без урахування наслідків таких рішень для бюджетів наступних років. Успішне запровадження середньострокового фінансового планування, яке дає