

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
імені Вадима Гетьмана**

**Факультет фінансів  
Кафедра банківської справи та страхування**

|                              |                                                                 |
|------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| галузь знань                 | 07 «Управління та адміністрування»                              |
| спеціальність                | 072 «Фінанси, банківська справа, страхування та фондовий ринок» |
| освітньо-професійна програма | «Страхування та фінансова безпека»                              |
| форма здобуття освіти        | очна (денна)                                                    |

**КВАЛІФІКАЦІЙНА МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА**

**на тему «АВТОМОБІЛЬНЕ СТРАХУВАННЯ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ  
ДОРОЖНЬОГО РУХУ»**

здобувача **ЛУТ ОЛЕКСІЯ ЛЕОНІДОВИЧА** \_\_\_\_\_

**Науковий керівник:**  
канд. екон. наук, доцент,  
професор кафедри банківської справи та страхування

\_\_\_\_\_ **Т.Д. Кривошлик**

**Робота допущена до захисту перед Екзаменаційною комісією  
з атестації здобувачів вищої освіти (ЕК)**

Завідувач кафедри банківської справи та страхування,  
доктор екон. наук, професор \_\_\_\_\_ **Л.О. Примостка**

**Київ - 2025**

## РЕФЕРАТ

Кваліфікаційна магістерська робота містить 107 сторінок, 42 таблиці, 8 рисунків, перелік джерел посилання з 77 найменувань, 5 додатків на 5 сторінках.

### **«Автомобільне страхування у забезпеченні безпеки дорожнього руху»**

*Об'єктом дослідження є автомобільне страхування у забезпеченні безпеки дорожнього руху.*

*Предметом дослідження є фінансові відносини що виникають між суб'єктами автомобільного страхування щодо забезпечення страхового захисту майнових інтересів водіїв автотранспорту та потерпілих третіх осіб.*

*Метою кваліфікаційної магістерської роботи є розкриття теоретичних засад автомобільного страхування та обґрунтування пропозицій щодо активізації розвитку такого страхування в Україні і підвищення його соціально-економічного значення у забезпеченні безпеки дорожнього руху.*

*Для досягнення поставленої мети було визначено такі завдання:*

- виявити передумови виникнення та основні чинники становлення автомобільного страхування як фінансового механізму захисту учасників дорожнього руху;*
- розкрити економічну сутність, функції та роль автострахування у забезпеченні безпеки дорожнього руху;*
- проаналізувати етапи розвитку автомобільного страхування;*
- оцінити сучасний стан автомобільного страхування в Україні, виявити основні тенденції та особливості його функціонування;*
- на прикладі діяльності окремої страхової компанії проаналізувати організаційний механізм укладання та виконання договорів автострахування;*
- проаналізувати міжнародний досвід організації автострахування та проаналізувати можливості його адаптації до національних умов;*
- визначити основні види шахрайства в автострахуванні та оцінити їхній вплив на ефективність страхових механізмів і рівень безпеки дорожнього руху;*
- запропонувати перспективні напрями вдосконалення з метою підвищення його ролі у забезпеченні безпеки дорожнього руху.*

*Практичне значення отриманих результатів полягає у використанні матеріалів роботи як аналітичної та інформаційної бази для подальших досліджень у сфері автомобільного страхування та безпеки дорожнього руху, а також для формування рекомендацій щодо напрямів розвитку такого страхування.*

*Рік виконання кваліфікаційної магістерської роботи – 2025.*

*Рік захисту роботи – 2025.*

*Ключові слова: страхування, автомобільне страхування, страхування авто-каско, МТСБУ, європротокол, пряме урегулювання збитків.*

## **ЗМІСТ**

|                                                                                                                                         |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>ВСТУП .....</b>                                                                                                                      | <b>3</b>   |
| <b>РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ АВТОМОБІЛЬНОГО<br/>СТРАХУВАННЯ .....</b>                                                                 | <b>7</b>   |
| 1.1 Передумови та чинники становлення автомобільного страхування .....                                                                  | 7          |
| 1.2 Економічна сутність та роль автомобільного страхування в<br>забезпеченні безпеки дорожнього руху .....                              | 15         |
| 1.3 Еволюція та розвиток автомобільного страхування .....                                                                               | 24         |
| <b>РОЗДІЛ 2. ОЦІНКА СУЧАСНОГО СТАНУ АВТОМОБІЛЬНОГО<br/>СТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ .....</b>                                                  | <b>30</b>  |
| 2.1 Тенденції розвитку автомобільного страхування .....                                                                                 | 30         |
| 2.2 Порядок здійснення страхування автотранспортних засобів .....                                                                       | 42         |
| 2.3 Особливості страхування цивільної відповідальності власників<br>автотранспортних засобів .....                                      | 53         |
| <b>РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ<br/>АВТОМОБІЛЬНОГО СТРАХУВАННЯ ДЛЯ ЗМІЦНЕННЯ БЕЗПЕКИ<br/>ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ .....</b> | <b>63</b>  |
| 3.1 Міжнародний досвід автомобільного страхування та можливості<br>його адаптація до вітчизняних умов .....                             | 63         |
| 3.2 Шахрайство в автомобільному страхуванні: види, проблеми та вплив<br>на безпеку дорожнього руху .....                                | 72         |
| 3.3 Перспективи розвитку автомобільного страхування та посилення<br>його ролі у забезпеченні безпеки дорожнього руху .....              | 78         |
| <b>ВИСНОВКИ .....</b>                                                                                                                   | <b>87</b>  |
| <b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ .....</b>                                                                                                 | <b>95</b>  |
| <b>ДОДАТКИ .....</b>                                                                                                                    | <b>103</b> |

## ВСТУП

*Актуальність теми.* Забезпечення безпеки дорожнього руху є одним із пріоритетних завдань державної політики, оскільки рівень аварійності та кількість загиблих і постраждалих у дорожньо-транспортних пригодах безпосередньо впливають на соціально-економічний розвиток країни. В умовах зростання інтенсивності автомобільного руху та підвищення вартості матеріальних збитків зростає значення ефективних механізмів страхового захисту учасників дорожнього руху.

Автомобільне страхування виступає не лише інструментом фінансової компенсації втрат, а й важливим чинником формування культури безпечної поведінки на дорогах. Наявність дієвої системи автострахування стимулює водіїв до дотримання правил дорожнього руху, знижує ризики необачної поведінки та підвищує рівень відповідальності власників транспортних засобів.

В умовах євроінтеграційних процесів та гармонізації страхового законодавства України з вимогами Європейського Союзу зростає потреба в удосконаленні підходів до регулювання автомобільного страхування, посиленні контролю за його функціонуванням і розширенні його ролі у забезпеченні безпеки дорожнього середовища. Особливої актуальності це набуває в умовах воєнного стану, коли рівень ризиків на дорогах суттєво підвищується. Таким чином, дослідження ролі та розвитку автомобільного страхування у забезпеченні безпеки дорожнього руху є вкрай актуальним.

*Аналіз останніх досліджень і публікацій.* Проблематика автомобільного страхування та його впливу на забезпечення безпеки дорожнього руху є предметом досліджень багатьох вітчизняних науковців. Теоретичні та прикладні аспекти функціонування системи страхування в контексті управління ризиками, зниження втрат від ДТП, а також формування економічної відповідальності учасників дорожнього руху досліджувалися у працях таких науковців, як: В. Базилевича, М. Берліна, Г. Бовсуновська, О. Вовчак, О. Гаманкової, Т. Говорушко, О. Залєтова, М.

Клапківа, О. Кнейслер, Т. Кривошлик, Т. Моташко, С. Науменкової, Р. Пікус, В. Плиси, Л. Позднякової, Н. Приказюк Т. Татаріної, та інших дослідників. Разом із тим, попри наявність значної кількості наукових напрацювань, питання розвитку автомобільного страхування в забезпеченні безпеки дорожнього руху потребує подальшого комплексного вивчення. Сучасні трансформації страхового ринку, цифровізація страхових послуг, поява нових ризиків, пов'язаних із змінами у транспортній інфраструктурі та поведінці учасників дорожнього руху, зумовлюють необхідність переосмислення підходів до ролі автомобільного страхування як інструменту підвищення рівня дорожньої безпеки.

*Мета і завдання дослідження.* Метою є розкриття теоретичних засад автомобільного страхування та обґрунтування пропозицій щодо активізації розвитку такого страхування в Україні і підвищення його соціально-економічного значення у забезпеченні безпеки дорожнього руху. Для досягнення поставленої мети в роботі визначено такі *завдання*:

- виявити передумови виникнення та основні чинники становлення автомобільного страхування як фінансового механізму захисту учасників дорожнього руху;
- розкрити економічну сутність, функції та роль автострахування у забезпеченні безпеки дорожнього руху;
- проаналізувати етапи розвитку автомобільного страхування;
- оцінити сучасний стан автомобільного страхування в Україні, виявити основні тенденції та особливості його функціонування;
- проаналізувати організаційний механізм укладання та виконання договорів страхування автотransпортних засобів на прикладі діяльності окремої страхової компанії;
- визначити особливості страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, з урахуванням його ролі у відшкодуванні збитків потерпілим у ДТП, опираючись на практичний досвід функціонування окремої страхової компанії;

- проаналізувати міжнародний досвід організації автострахування та можливості його адаптації до національних умов;
- визначити основні види шахрайства в автомобільному страхуванні та оцінити їхній вплив на ефективність страхових механізмів і рівень безпеки дорожнього руху;
- запропонувати перспективні напрями вдосконалення автострахування з метою підвищення його ролі у забезпеченні безпеки дорожнього руху.

*Об'єкт дослідження* – автомобільне страхування у забезпеченні безпеки дорожнього руху.

*Предметом дослідження* є фінансові відносини що виникають між суб'єктами автомобільного страхування щодо забезпечення страхового захисту майнових інтересів водіїв автотранспорту та потерпілих третіх осіб.

*Методи дослідження.* У процесі виконання дослідження було використано сукупність загальнонаукових та спеціальних методів, які забезпечили комплексний підхід до розкриття теми. Зокрема, застосовано: метод аналізу та синтезу – для вивчення наукових джерел, нормативно-правових актів, статистичних матеріалів щодо функціонування системи автомобільного страхування та безпеки дорожнього руху; порівняльний аналіз – для зіставлення показників розвитку автомобільного страхування в Україні; системний підхід – для дослідження взаємозв'язків між елементами автострахування та безпекою дорожнього руху; статистичні методи – для обробки кількісних даних, побудови динамічних рядів, виявлення тенденцій і закономірностей у сфері автострахування та ДТП; графічний метод – для візуалізації результатів дослідження та подання статистичних даних у наочній формі; метод узагальнення та систематизації – для формування висновків і практичних рекомендацій за результатами дослідження.

*Теоретична, методична та практична значущість отриманих результатів.* Теоретична значущість полягає у систематизації знань про передумови, чинники та еволюцію автомобільного страхування, а також у визначенні його економічної сутності та ролі у забезпеченні безпеки дорожнього руху. Робота дозволяє узагальнити наукові підходи до аналізу механізмів

страхового захисту учасників дорожнього руху та їхнього впливу на зниження ризиків ДТП та інших подій. Методична значущість полягає у формуванні методичного підходу до аналізу організаційних та економічних механізмів страхування автотransпортних засобів, а також у розробці критеріїв систематизації та оцінки функціонування системи страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Практична значущість полягає у можливості використання результатів роботи як аналітичної та інформаційної бази для подальших досліджень у сфері автомобільного страхування та безпеки дорожнього руху.

*Апробація результатів дослідження.* Окремі положення кваліфікаційної магістерської роботи було висвітлено на VII Міжнародній науково-практичній інтернет-конференції «Новітні тренди розвитку страхового ринку: синергія інновацій та фінансової безпеки», яка відбулася у КНЕУ 15 травня 2025 р. , у тезах «Цифрова трансформація автомобільного страхування в Україні: тенденції та виклики».

*Інформаційною базою дослідження є* нормативно-правові акти України, що регулюють діяльність у сфері автомобільного страхування та безпеки дорожнього руху; статистичні дані Державної служби статистики України, Національного банку України, Моторного (транспортного) страхового бюро України, Національної поліції; аналітичні та звітні матеріали страхових компаній; наукові публікації вітчизняних і зарубіжних дослідників з питань автомобільного страхування та безпеки дорожнього руху.

*Структура роботи.* Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків.

## **РОЗДІЛ 1**

### **ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ АВТОМОБІЛЬНОГО СТРАХУВАННЯ**

#### **1.1 Передумови та чинники становлення автомобільного страхування**

Становлення автомобільного страхування є наслідком еволюційного розвитку автомобіля як техногенного об'єкта, що став джерелом нових ризиків у суспільстві. Розвиток автодорожнього руху сформував об'єктивні технічні, економічні, правові та соціальні чинники для запровадження спеціалізованих страхових послуг, покликаних забезпечити фінансовий захист від збитків, що виникають у процесі експлуатації автотранспортних засобів.

Формування страхового захисту учасників дорожнього руху нерозривно пов'язане з етапами становлення автомобіля як інженерної конструкції. Першим винахідником, який створив прототип автомобіля, вважають Ніколя-Джозефа Куньо, французького інженера, який у 1769 р. сконструював парову повозку, один із перших самохідних транспортних засобів [1]. Цей винахід став лише початковим етапом на шляху до створення повноцінного автомобіля. Подальший розвиток автомобільного транспорту проходив через численні технічні експерименти та інженерні пошуки, що здійснювалися багатьма конструкторами упродовж XIX ст. [2]. На межі XIX-XX ст. ці інженерні пошуки отримали якісно новий імпульс, що визначив подальший розвиток автомобільної техніки та створив підґрунтя для формування перших страхових продуктів, пов'язаних із дорожнім рухом.

Важливою технічною передумовою розвитку автомобільного страхування став винахід автомобільного транспорту наприкінці XIX ст., що започаткував нову еру мобільності людства. Визначальним став внесок Карла Бенца, який у 1886 р. створив перший практичний автомобіль із двигуном внутрішнього згоряння, триколісний «Патент-Моторваген», здатний ефективно пересуватися за допомогою бензинового двигуна. Незалежно від нього аналогічні розробки здійснював Готліб

Даймлер разом із Вільгельмом Майбахом, які створили чотириколісний автомобіль із подібним принципом дії [3].

Паралельно з європейськими винахідниками, у США розвиток автомобільної техніки відбувався завдяки Чарльзу та Франку Дуджеа, Генрі Форду та іншим. Генрі Форд запровадив масове виробництво і конвеєрну технологію, що зробило автомобіль доступним для широких верств населення та сприяло формуванню однієї з найпотужніших автомобільних індустрій світу [1].

У Європі подальший технічний прогрес забезпечили Фердинанд Порше, Енцо Феррарі та Еріх Ледвінка, чії розробки сприяли підвищенню безпеки, надійності та функціональності автомобілів. Це, у свою чергу, створило об'єктивну потребу в розвитку автомобільного страхування як інструменту управління техногенними ризиками. Важливим етапом стало об'єднання компаній Карла Бенца та Готліба Даймлера у 1926 р., що призвело до створення концерну Daimler-Benz AG [4]. Консолідація технологічного потенціалу цих виробників визначила подальший напрям розвитку автомобілебудування та стала передумовою активізації страхового захисту учасників дорожнього руху.

Таким чином, автомобіль став символом технічного прогресу, свободи пересування і вагомим чинником соціально-економічного розвитку суспільства.

Значення автомобіля для економіки є багатограним. Він стимулює виробництво, забезпечує транспортне обслуговування у сфері логістики, торгівлі, сільського господарства, будівництва та послуг. Автомобільна промисловість, як одна з найбільш капіталомістких і технологічно складних галузей, є локомотивом інновацій, розвитку суміжних галузей і створення робочих місць. У побутовій сфері автомобіль надав людині новий рівень свободи пересування, сприяючи урбанізації, розширенню міжрегіональних зв'язків і зміні структури трудової діяльності та дозвілля.

Нині автомобільна промисловість залишається однією з найпотужніших галузей світової економіки. Щороку у світі виробляються десятки мільйонів одиниць автотранспортних засобів різного типу, від легкових автомобілів до вантажної техніки й електромобілів. Так, за даними Міжнародної асоціації

автовиробників, на момент проведення дослідження в 2015 р. у світі налічувалося 1,28 млрд автомобілів [5]. Ця асоціація зауважує, що точну кількість автомобілів визначити складно через наявність транспортних засобів, які не включені до офіційних реєстрів. Виробництво зосереджено в основних промислово розвинених регіонах, таких як Китай, Сполучені Штати Америки, Європейський Союз, Японія, Південна Корея, а також Індія, які формують ядро глобального автомобілебудування [6].

За даними, наведеними американськими журналістами, станом на 2024 р. найбільша кількість зареєстрованих транспортних засобів припадає на регіон Азії та Океанії - понад 543 млн одиниць. У Європі експлуатується близько 413 млн автомобілів, а в Північній Америці - приблизно 359 млн. У Південній Америці налічується 84 млн автотransпортних засобів, на Близькому Сході - 26 млн [7]. Загалом, за останніми глобальними оцінками, у 2024 р. світовий автопарк становить приблизно 1,475 млрд автотransпортних засобів (тоді як чисельність населення Землі оцінюється у 8,2 млрд осіб) [8].

В Україні, у період повномасштабної війни, яка триває з 2022 р., також спостерігається суттєве зростання кількості зареєстрованих автотransпортних засобів. Згідно з даними Єдиного державного реєстру транспортних засобів, станом на 19 березня 2024 р. в Україні на обліку перебувало 13,16 млн транспортних засобів, з яких 9,8 млн становили легкові автомобілі. Тоді як наприкінці 2021 р. в офіційних реєстрах налічувалося 10,2 млн транспортних засобів, з яких 8,8 млн легкові [9]. Таким чином, упродовж 2021-2024 рр. обсяг автопарку в Україні зріс на майже 3 млн одиниць, що може бути наслідком як посилення логістичних потреб в умовах воєнного часу, так і трансформацій у структурі попиту на приватний транспорт.

Масове поширення автомобілів у світі, й зокрема в Україні зумовило формування складної інфраструктури, яка охоплює дорожню мережу, сервісні служби, паливну й енергетичну базу, страхові й фінансові інституції. Рівень автомобілізації населення в багатьох країнах досяг високих значень, що робить

автомобіль не лише засобом пересування, а елементом повсякденного життя, символом мобільності, комфорту й незалежності.

Отже, сучасний автомобіль – це не просто транспортний засіб, а складний соціально-економічний феномен, який продовжує еволюціонувати відповідно до глобальних викликів і технологічних змін. Він став не лише технічним проривом, а й потужним фактором трансформації суспільства, визначаючи нові форми мобільності, взаємодії та організації економічного життя.

У сучасних умовах автотранспорт є не лише поширеним і незамінним засобом пересування, а й одним із найнебезпечніших технічних об'єктів, що становить потенційну загрозу життю, здоров'ю та майну як власника, так і третіх осіб. Його висока небезпека обумовлена низкою об'єктивних факторів, що мають як технічний, так і соціально-поведінковий характер. Так, автотранспортний засіб є джерелом підвищеної кінетичної енергії. Це обумовлено тим, що, відповідно до ст. 1187 Цивільного кодексу України, діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням або володінням транспортними засобами (та іншими технічними механізмами та устаткуванням, а також поводженням із хімічними, радіоактивними, вибухо- і вогненебезпечними речовинами), віднесена до категорії потенційно небезпечної, оскільки створює загрозу як для самої особи, що її здійснює, так і для оточення [10]. На відміну від більшості інших технічних об'єктів, автомобіль функціонує в умовах постійної динамічної взаємодії з навколишнім середовищем, іншими транспортними засобами, пішоходами та елементами інфраструктури. У таких умовах навіть незначне порушення правил дорожнього руху або технічна несправність окремого вузла можуть мати фатальні наслідки, що додатково підкреслює ступінь потенційної небезпеки автотранспортних засобів.

Інтенсифікація автомобілізації, з одного боку, є ознакою соціально-економічного прогресу, підвищення мобільності населення та розвитку транспортної інфраструктури. Проте, з іншого боку, стрімке зростання кількості автомобілів створює економічні, логістичні виклики та становить серйозну загрозу для життя і здоров'я учасників дорожнього руху. Це обумовлює необхідність

розвитку системного підходу до управління дорожньою безпекою, включно з удосконаленням нормативно-правової бази, впровадженням технологій контролю руху, а також активною роллю страхування як інструменту компенсації збитків і превентивного впливу на поведінку водіїв.

Аналіз динаміки ДТП в Україні упродовж 2020-2024 рр. свідчить про нерівномірну тенденцію змін, зумовлену як внутрішніми чинниками (змінами у транспортному навантаженні, регуляторній політиці, поведінці учасників руху), так і зовнішніми подіями, зокрема воєнними діями, що вплинули на транспортну інфраструктуру та мобільність населення (рис. 1.1). Загальна кількість ДТП у 2021-2022 рр. знижувалася, а з 2023 р. спостерігається виразне зростання.

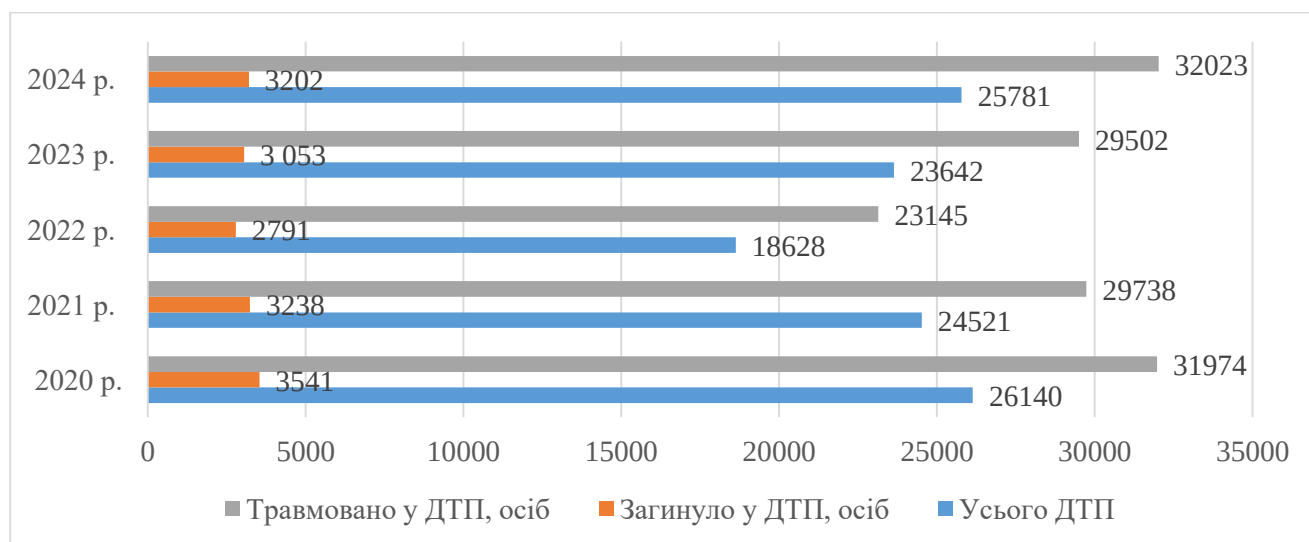


Рисунок 1.1 – Кількість ДТП та їх наслідки в Україні у 2020-2024 рр.

*Джерело: розроблено автором на основі [11]*

У динаміці кількості загиблих у ДТП простежується більш стримана тенденція: після зниження у 2021-2022 рр. відбулося часткове зростання у 2023 р. з подальшим новим зниженням у 2024 р. В результаті загальна кількість загиблих у ДТП у 2024 р. становить 87,0 % від рівня 2020 р., що дозволяє говорити про певне покращення безпеки дорожнього руху у частині зменшення летальних наслідків. Такі результати можуть бути зумовлені як розвитком систем екстреної медичної допомоги, так і підвищенням рівня пасивної безпеки автотранспорту.

Натомість динаміка кількості травмованих у ДТП показує відносно стабільний характер із загальною тенденцією до зростання (на 104 %) упродовж останніх років, що свідчить про поступове повернення до високих показників

травматизму на дорогах. Це свідчить про те, що хоча частка смертельних випадків дещо знижується, загальний рівень травматизації зберігається на високому рівні.

За даними, наведеними першим заступником начальника Департаменту патрульної поліції Олексієм Білошицьким, аналіз причин ДТП із тяжкими наслідками у 2024 р. свідчить, що основними факторами ризику залишаються перевищення безпечної та встановленої швидкості руху (39,4 % усіх ДТП із тяжкими наслідками), порушення правил маневрування, а також недотримання вимог щодо проїзду перехресть [12]. Окрему загрозу становить керування автотранспортом у стані сп'яніння (алкогольного або наркотичного), що є особливо небезпечним з огляду на втрату контролю над транспортним засобом. Упродовж звітної періоду було зафіксовано 1000 таких випадків, у результаті яких загинуло 110 осіб, а ще 1302 особи отримали тілесні ушкодження різного ступеня тяжкості.

За характером зіткнень, найпоширенішим видом ДТП із постраждалими залишаються зіткнення транспортних засобів, які становлять 41,7 % від усіх таких випадків. Значну частку займають також наїзди на пішоходів (26,7 %) та наїзди на перешкоди (12,2 %), що свідчить про низький рівень дотримання ПДР, недостатній контроль ситуації на дорозі та, ймовірно, поганий стан дорожньої інфраструктури.

Ще однією критичною категорією постраждалих є пішоходи. Упродовж 2024 р. було зафіксовано 6877 ДТП за участю пішоходів, у яких загинуло 983 особи, а ще 6357 осіб отримали тілесні ушкодження. Такі показники свідчать про необхідність розроблення і впровадження більш жорстких заходів безпеки, зокрема щодо облаштування пішохідних переходів, підвищення рівня освітлення вулиць, контролю швидкості у зонах інтенсивного пішохідного руху та підвищення відповідальності водіїв [12].

ДТП мають вагомий негативний вплив на соціально-економічну систему держави, зумовлюючи як прямі, так і непрямі втрати. Велика кількість ДТП, а також високий рівень загиблих і травмованих осіб, створюють суттєве навантаження на економіку країни. Втрати включають не лише прямі матеріальні збитки, пов'язані з пошкодженням транспортних засобів та інфраструктури, а й опосередковані втрати, що виникають унаслідок зниження продуктивності праці,

втррати працездатності постраждалих осіб, витрат на медичне обслуговування, соціальне забезпечення, а також через передчасну смертність.

За оцінками експертів Світового банку, загальний обсяг соціально-економічних втрат України від ДТП становить приблизно 4,5 млрд дол. США на рік, що еквівалентно близько 3,4 % ВВП. Ці дані були озвучені ще у 2017 р. тодішнім керівником медичного департаменту Міністерства охорони здоров'я України А. Гаврилюком. У вказану оцінку включено як матеріальні витрати (ремонт транспорту, відновлення інфраструктури), так і втрати, пов'язані з людським капіталом. В Україні у 2016 р. економічні збитки, спричинені ДТП, оцінювались у межах 1,5 - 2,5 % ВВП, що дорівнює приблизно 40 млрд грн щороку. Така тенденція свідчить про необхідність системного підходу до мінімізації аварійності на дорогах, у тому числі через удосконалення інфраструктури, запровадження превентивних заходів та розвиток системи автомобільного страхування як інструменту компенсації втрат і стимулювання безпечної поведінки учасників дорожнього руху [13]. Водночас варто зазначити, що офіційна статистика щодо масштабів соціально-економічних втрат від ДТП в Україні за 2023–2024 рр. наразі у відкритих джерелах відсутня, що ускладнює оцінку поточних тенденцій. Таким чином, у дослідженні використано доступні оцінки попередніх років, які, попри часову віддаленість, залишаються репрезентативними для ілюстрації загального масштабу проблеми.

Таким чином, у процесі експлуатації автомобільного транспорту виникає низка ризиків, пов'язаних із заподіянням шкоди майну, життю та здоров'ю учасників дорожнього руху, що зумовлює потребу у формуванні механізмів відшкодування потенційних втрат. До таких механізмів належать як нестрахові інструменти (страхові і судово-претензійна робота, механізми адміністративного або договірної відшкодування шкоди страхові), так і страхові інструменти, серед яких: обов'язкове та добровільне страхування відповідальності автовласників, страхування автотранспортного засобу, страхування водія та пасажирів від нещасних випадків, компенсаційні виплати з боку Моторного (транспортного) страхового бюро України (табл. 1.1).

Таблиця 1.1 – Види страхових та нестрахових інструментів компенсації збитків у разі ДТП

| Конкретний вид                                            | Характеристика                                                                                                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Страхові інструменти (страхові послуги)                   |                                                                                                                                                                                   |
| Обов'язкове страхування відповідальності автовласників    | Державне регульоване страхування, яке забезпечує відшкодування шкоди, заподіяної третім особам унаслідок ДТП.                                                                     |
| Добровільне страхування відповідальності автовласників    | Розширює базові гарантії обов'язкового страхування відповідальності автовласників, забезпечуючи додатковий ліміт покриття або інші ризики, не охоплені обов'язковим страхуванням. |
| Добровільне страхування наземного транспорту (авто-каско) | Компенсує збитки, завдані самому транспортному засобу внаслідок ДТП, викрадення, стихійного лиха, протиправних дій третіх осіб тощо.                                              |
| Страхування водія і пасажирів від нещасних випадків       | Забезпечує виплати у разі тілесних ушкоджень або загибелі водія/пасажирів у результаті ДТП.                                                                                       |
| Страхування вантажів при перевезенні                      | Забезпечує компенсацію втрат, пов'язаних із пошкодженням або втратою вантажу під час транспортування.                                                                             |
| Компенсаційні виплати МТСБУ                               | Гарантовані виплати потерпілим, коли винуватець ДТП не застрахований або залишив місце події (у межах діяльності МТСБУ).                                                          |
| Нестрахові інструменти                                    |                                                                                                                                                                                   |
| Адміністративне врегулювання                              | Виплата збитків за рішенням органів внутрішніх справ або на основі протоколу ДТП без звернення до суду.                                                                           |
| Судове відшкодування збитків                              | Примусове стягнення суми збитків через суд, якщо винуватець не виконує зобов'язання добровільно.                                                                                  |
| Досудове врегулювання (претензійна робота)                | Добровільне відшкодування збитків винною стороною в результаті прямих переговорів або за письмовою претензією.                                                                    |

*Джерело: розроблено автором на основі [15]*

З огляду на масштаби соціальних і економічних втрат, спричинених ДТП, важливими є механізми, що здатні зменшити фінансовий тягар на державу, бізнес і громадян. Одним із таких важливих інструментів є автомобільне страхування, яке виконує важливу компенсаційну, стабілізаційну та превентивну функції у сфері безпеки дорожнього руху. Саме страхування покликане не лише забезпечити відшкодування збитків, завданих внаслідок ДТП, але й стимулювати учасників дорожнього руху до дотримання правил та зниження рівня аварійності. Це зумовлено кількома чинниками. По-перше, автострахування забезпечує системний і професійний механізм розподілу та компенсації ризиків на основі колективного страхового резерву. По-друге, обов'язкове СЦПВАВ забезпечує захист потерпілих. По-третє, страховики мають ресурси й інструменти для оперативного відшкодування збитків постраждалим особам.

## **1.2 Економічна сутність та роль автомобільного страхування в забезпеченні безпеки дорожнього руху**

У сучасних умовах зростання інтенсивності автомобільного руху, урбанізації, ускладнення дорожньо-транспортної інфраструктури та посилення ризиків на автошляхах актуалізується потреба в ефективних інструментів зниження негативних наслідків ДТП. Одним із ключових інструментів виступає автомобільне страхування, яке має подвійне функціональне призначення: з одного боку, воно забезпечує захист майнових інтересів учасників дорожнього руху, а з іншого - виконує профілактичну та регулятивну функцію, стимулюючи дотримання правил дорожнього руху та розвиток безпечної поведінки.

Автомобільне страхування є невід'ємним елементом системи забезпечення фінансової стабільності як окремих водіїв, так і суспільства загалом у випадках настання страхових випадків. Воно також має значення у формуванні відповідального ставлення до експлуатації транспортних засобів, стимулює впровадження технічного контролю та сприяє модернізації автопарку.

Основним об'єктом страхового захисту в межах автомобільного страхування є автомобільний транспорт, який виступає базовим елементом дорожнього руху. Відповідно до ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» автомобільний транспорт являє собою сферу транспортної діяльності, що спрямована на забезпечення перевезень пасажирів і вантажів з метою задоволення потреб населення та господарських структур [16]. До автомобільного транспорту належать легкові та вантажні автомобілі, автобуси. Відповідно, автомобільне страхування поширюється на всі зазначені транспортні засоби.

Враховуючи різноманітність видів автотранспортних засобів, на які поширюється страхування, важливо розглянути поняття автомобільного страхування. Зауважимо, що в науковій спеціалізованій літературі відсутнє чітке визначення терміну «автомобільне страхування». Натомість часто використовуються альтернативні назви, зокрема «автотранспортне страхування»

або скорочено «автостраховання». Різноманітні авторські підходи до тлумачення поняття «автостраховання» подано в табл. 1.2.

Таблиця 1.2 – Підходи до інтерпретації поняття «автотранспортне страхування»

| Автор                         | Визначення поняття                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Васильєва Т.А.                | Автостраховання - це захист власника автомобіля від фінансових втрат, які можуть виникнути внаслідок дорожньо-транспортної пригоди.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Приказюк Н.В,<br>Моташко Т.П. | Автотранспортне страхування - являє собою комплекс певних видів страхування, пов'язаних з експлуатацією засобів автотранспорту, що забезпечують захист як самого майна, так і відповідальності;                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Залетов О.М.                  | Автостраховання - група видів страхування, у межах яких здійснюється захист майнових інтересів громадян і підприємств, пов'язаних з володінням транспортними засобами та їх експлуатацією                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Вовчак О.Д.                   | Автотранспортне страхування - сукупність різноманітних видів страхування від небезпек, які виникають на різних шляхах автосполучення                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Толстенко О.Ю.                | Страхування автомобільного транспорту - страхування ризиків, пов'язаних з експлуатацією автотранспортних засобів, поєднує різноманітні види страхування, пов'язаних з майновими інтересами власника або користувача автотранспортним засобом при його експлуатації.                                                                                                                                                                                       |
| Кривошлик Т.Д.                | Автотранспортне страхування - сегмент ринку страхових послуг, комплексне поняття, яке об'єднує страхування наземного транспорту та страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів, спрямованих на захист майнових інтересів осіб, які володіють або користуються автотранспортними засобами, а також захист потерпілих осіб (фізичних, і юридичних), які можуть зазнати збитків чи шкоди від експлуатації автотранспорту. |

*Джерело: розроблено автором на основі [17, 18, 19, 20, 21, 22]*

Порівняння підходів до визначення поняття «автостраховання» показує значну варіативність у глибині та широті охоплення страхових ризиків і суб'єктів захисту. Більшість авторів акцентують на окремих аспектах: майнових інтересах власників, наслідках ДТП чи ризиках експлуатації транспорту, що робить їхні трактування частковими. Найбільш комплексне та сучасне розуміння подано у визначенні останнього автора, яке охоплює об'єкти, суб'єкти та весь спектр страхових інтересів, відображаючи реальну багатогранність автостраховання.

Зазначимо, що у фаховій літературі термінологія, пов'язана з автомобільним страхуванням, є різноманітною та вживається з певними семантичними відмінностями. Так, термін «транспортне страхування» не є тотожним «автомобільному страхуванню», оскільки охоплює ширший спектр об'єктів і пов'язаний із наданням страхового захисту від ризиків, що виникають під час

перевезення пасажирів і вантажів усіма видами транспорту, а саме наземним, водним та повітряним [23]. До об'єктів транспортного страхування належать не лише автомобілі, а й літаки, морські та річкові судна, залізничні вагони, відповідальність їхніх власників, а також вантажі, що переміщуються цими транспортними засобами. Таким чином, транспортне страхування охоплює автомобільне страхування, страхування залізничної техніки, авіаційне і морське страхування (рис. 1.2).



Рис. 1.2 – Структурна схема транспортного страхування

*Джерело: розроблено автором на основі [22, с. 261]*

У межах транспортного страхування зазвичай виділяють два основні напрями: страхування самих транспортних засобів - «каско» та страхування вантажів - «карго». Якщо об'єктом страхування є саме автомобіль, використовується термін «авто-каско», який передбачає фінансовий захист від збитків унаслідок пошкодження або втрати транспортного засобу.

Поряд з офіційною термінологією, у публіцистиці, масових комунікаціях та повсякденній діяльності страховиків компаній активно вживається термін «автострахування», більш зручний та практичний у повсякденному вжитку. Водночас поняття «страхування транспортних засобів» зазвичай використовується у добровільному страхуванні автомобілів (каско). Термін «страхування автотранспорту», лексично близький до попереднього, менш формалізований і вживається переважно в неофіційних джерелах та спілкуванні зі споживачами.

Таким чином, поняття «автомобільне страхування» об'єднує різні термінологічні підходи і в реальній практиці охоплює як страхування автотранспорту, так і відповідальності їхніх власників. Незважаючи на різні формулювання, усі вони спрямовані на забезпечення страхового захисту

автомобільного транспорту як цінного майнового об'єкта та джерела підвищеного ризику у сфері дорожнього руху.

Автомобільне страхування є важливою складовою системи фінансових відносин, що забезпечує перерозподіл ризиків, пов'язаних з експлуатацією автотранспортних засобів, між їх власниками, третіми особами та страховими компаніями. Його економічна сутність полягає в формуванні і використанні страхових резервів для забезпечення відшкодування збитків, що виникають у результаті настання страхових випадків, таких як ДТП, протиправних дій третіх осіб, стихійних лих, пожеж тощо.

Сутність автомобільного страхування проявляється також у його еквівалентності та взаємній вигоді: страхувальник сплачує страхову премію, отримуючи взамін гарантію компенсації збитків у разі настання страхового випадку, а страховик, у свою чергу, акумулює премії багатьох страхувальників, створюючи резерви для виплат і отримуючи прибуток від фінансового управління цими ресурсами.

У системі автомобільного страхування функціонує сукупність суб'єктів, які взаємодіють у межах страхових правовідносин, забезпечуючи реалізацію захисної, відновлювальної та економічної функцій страхування. До основних суб'єктів автомобільного страхування належать: страховик, страхувальник, вигодонабувач, потерпілий, страхові посередники, а також держава як регулятор страхового ринку.

Страховик, фінансова установа, яка на підставі ліцензії (на класи 3 і 10 ) здійснює професійну діяльність із надання послуг автомобільного страхування. Він бере на себе зобов'язання щодо відшкодування збитків або виплати страхового відшкодування у разі настання страхового випадку. Страховики можуть надавати як обов'язкове і добровільне страхування цивільно-правової відповідальності автовласників (ОСЦПВАВ, ДСЦПВАВ), так і добровільне страхування автотранспортних засобів (авто-каско), що зумовлює різний характер їхньої відповідальності, механізми оцінки ризиків та врегулювання страхових випадків.

Страховальником може бути фізична або юридична особа, яка укладає договір страхування, сплачує страхову премію і є ініціатором створення страхового

захисту. У разі добровільного страхування страхувальник має ширшу автономію у виборі умов договору, тоді як при ОСЦПВАВ основні параметри встановлюються законодавчо-нормативними актами. Страхувальник за договором страхування автомобіля може визначати особу вигодонабувача, яка матиме право на отримання страхової виплати (наприклад, кредитор або особа у разі смерті страхувальника).

Потерпілий (або третя особа), яка зазнала шкоди внаслідок ДТП і має право на відшкодування збитків від страхової компанії винуватця, згідно з умовами ОСЦПВАВ. У цьому випадку потерпілий є суб'єктом, який вступає у вторинні страхові правовідносини, не будучи стороною договору.

Страховими посередниками є брокери та агенти, які сприяють укладенню договорів автомобільного страхування, здійснюючи інформування, роз'яснення умов, а іноді допомогу у врегулюванні страхових випадків. Їхня роль є особливо значущою у сфері добровільного страхування, де конкуренція між страховиками вища, а спектр продуктів ширший.

Держава виконує функцію регулятора та гаранта стабільності автомобільного страхування. Вона встановлює умови для обов'язкового страхування, ліцензує діяльність страховиків, контролює їхню платоспроможність та захищає права споживачів через відповідні органи, такі як НБУ.

Зазначені суб'єкти мають характерні взаємозв'язки у всіх видах автомобільного страхування, зокрема, вони взаємодіють на основі страхового договору, підпорядковуються страховому законодавству та беруть участь у процесі відшкодування збитків. Водночас, їхні функції, права та обов'язки можуть змінюватися залежно від виду страхового продукту (наприклад, ОСЦПВАВ чи авто-каско), механізму врегулювання страхових подій, а також від ступеня участі держави у регулюванні конкретних страхових відносин.

Зауважимо, що у системі фінансових відносин, що виникають у процесі захисту учасників дорожнього руху від ризиків, пов'язаних із експлуатацією автотранспортних засобів, функції автомобільного страхування відіграють фундаментальну роль. Вони є логічним продовженням загальнотеоретичних уявлень про функціональне призначення страхування як економічної категорії, а

також відображають специфіку страхових правовідносин, що формуються у сфері автомобільного страхування. До основних функцій автомобільного страхування належать: ризикова, попереджувальна, контрольна та заощаджувальна (табл. 1.3).

Таблиця 1.3 – Функції автомобільного страхування

| Назва функції                          | Характеристика                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ризикова                               | - забезпечує перерозподіл ризику фінансових втрат між страхувальником і страховиком;                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Попереджувальна                        | - стимулює зниження аварійності та дотримання безпечної поведінки на автодорогах шляхом економічного впливу;                                                                                                                                                                                                                                |
| Контрольна                             | - включає контроль за оцінкою ризиків, обґрунтованістю страхових випадків, правильністю виконання умов договору;                                                                                                                                                                                                                            |
| Заощаджувальна (обмежено реалізується) | - страхувальнику не потрібно самостійно накопичувати значні кошти для покриття можливих збитків (наприклад, вартості автомобіля у разі його пошкодження чи втрати), адже фінансовий захист забезпечується за рахунок страхових внесків. Таким чином, страхування дозволяє уникнути необхідності створення резервів на випадок настання ДТП. |

*Джерело: розроблено автором на основі [15]*

Таким чином, ці функції забезпечують комплексний захист учасників дорожнього руху, стимулюють відповідальну поведінку водіїв, сприяють ефективному управлінню ризиками та оптимальному використанню страхових ресурсів.

Автомобільне страхування, як один із найбільш поширених сегментів страхового ринку, має низку специфічних ознак, що відображають його правову природу, економічну сутність та функціональне призначення в системі фінансових відносин, зокрема: ризиковий характер, цільове спрямування, економічне призначення, правова регламентованість, обов'язковість або добровільність, масовість і доступність, динамічність ризиків та наявність франшизи (табл. 1.4).

Таблиця 1.4 – Ознаки автомобільного страхування

| Ознака                 | Характеристика ознаки                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1                      | 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Ризиковий характер     | відноситься до категорії страхування, не пов'язаного з життям, або так званого загального (ризикового) страхування, основне призначення якого полягає у забезпеченні страхового захисту без урахування інвестиційної складової для страхувальників. Не передбачається повернення сплачених премій, якщо страховий випадок не настає. |
| Цільове спрямування    | - спрямоване на захист майнових інтересів страхувальника (власника автотранспорту) та/або третіх осіб, що можуть постраждати внаслідок ДТП або іншої події, пов'язаної з експлуатацією автомобіля.                                                                                                                                   |
| Економічне призначення | - виплати за договорами страхування мають чітко виражений компенсаційний характер, тобто спрямовані на часткове або повне відшкодування понесених збитків у межах страхової суми.                                                                                                                                                    |

Продовження таблиці 1.4

| 1                                 | 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Правова регламентованість         | - здійснюється в межах правового поля, визначеного спеціальними нормативно-правовими актами, наприклад, Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів».                                                                                                                    |
| Обов'язковість або добровільність | - поділяється на обов'язкове, добровільне СЦПВАВ та добровільне страхування авто-каско, страхування водія і пасажирів. Такий поділ визначає не лише характер відносин між сторонами, але й вимоги до умов договору, контролю з боку НБУ, рівня страхових тарифів тощо.                                                                              |
| Масовість і доступність           | - стосується широких верств населення, яке володіє чи користується автотранспортом. Це передбачає стандартизацію продуктів, типові умови договорів і доступність страхових послуг.                                                                                                                                                                  |
| Динамічність ризиків              | - ризики, що покриваються автомобільним страхуванням, мають високий ступінь динамічності: вони залежать від інтенсивності дорожнього руху, технічного стану автотранспорту, людського фактора, погодних умов, правової культури водіїв тощо. Це обумовлює необхідність постійного вдосконалення андеррайтингової політики та актуарних розрахунків. |
| Наявність франшизи                | - в окремих договорах добровільного страхування передбачена франшиза (умовна або безумовна), яка підвищує відповідальність страхувальника, запобігає зловживанням і виключає виплату незначних збитків у її межах.                                                                                                                                  |

Джерело: розроблено автором на основі [22, с. 263]

Отже, ознаки автомобільного страхування виявляють його як економіко-правовий інструмент управління автотранспортними ризиками, що поєднує захисну, компенсаційну та регулятивну функції, адаптовані до умов сучасної мобільності й рівня розвитку страхового ринку.

Автомобільне страхування, як специфічна форма перерозподілу ризиків у транспортній сфері, ґрунтується на загальних (класичних) принципах страхування, таких як страховий інтерес, максимальна добросовісність сторін, гарантія страхових виплат та суброгація, що відображають сутність страхових відносин і забезпечують їхню ефективність, збалансованість та надійність (табл. 1.5).

Таблиця 1.5 – Принципи автомобільного страхування

| Принцип                            | Сутність (застосування в автомобільному страхуванні)                                                                                                                                                       |
|------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Страховий інтерес                  | - страхувальник має правовий та економічний інтерес у збереженні свого автотранспорту або відповідальності перед третіми особами, автострахування покриває лише ризики в межах цього інтересу              |
| Максимальна добросовісність сторін | - страхувальник і страховик зобов'язані надавати повну та достовірну інформацію про автотранспорт, стан водія, попередні страхові випадки, що знижує ризик шахрайства і помилкових виплат.                 |
| Гарантія страхових виплат          | - страховик забезпечує виплату компенсацій у межах страхової суми при настанні страхового випадку, що формує довіру до автострахування та стимулює укладання договорів.                                    |
| Суброгація                         | - після страхової виплати страховик набуває право вимагати відшкодування збитків від винуватця ДТП, що дозволяє утримувати страхові премії на доступному рівні та відновлювати фінансові ресурси компанії. |

Джерело: розроблено автором на основі [15, с. 28]

Дотримання цих принципів забезпечує фінансовий захист водіїв та третіх осіб, стимулює безпечну поведінку на дорогах і підвищує стабільність ринку страхових послуг. Автострахування виступає механізмом компенсації збитків та превентивним інструментом управління ризиками.

Автомобільне страхування є складовою частиною<sup>4</sup> ринку страхових послуг і охоплює сукупність різних страхових продуктів, які пов'язані з експлуатацією автотранспортних засобів, забезпеченням безпеки учасників дорожнього руху, а також охороною майнових і немайнових інтересів власників автотранспорту. Тому є потреба у впорядкуванні автомобільного страхування через його класифікацію, яка являє собою систему понять (класів), об'єднаних за спільною ознакою, що дозволяє виявити взаємозв'язки між ними в межах певної галузі знань або практичної діяльності [24]. У наукових колах і серед практиків відсутня єдність щодо підходів до класифікації автомобільного страхування. Так, різні автори та офіційні джерела по-різному інтерпретують набір послуг, що формують поняття «автомобільне страхування» (табл. 1.6).

Таблиця 1.6 – Підходи різних авторів та НБУ до структурування видів послуг, що формують поняття «автомобільного страхування»

| Автор                          | Сутність класифікації                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Національний банк України      | – обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів;<br>– міжнародне страхування «Зелена картка»;<br>– страхування авто-каско;                                                                                                                                                                            |
| Приказюк Н.В., Моташко Т.      | – страхування автомобіля від угону і збитку (каско);<br>– добровільне та обов'язкове страхування автоцивільної відповідальності;<br>– страхування від механічних та електричних поломок;<br>– страхування водіїв і пасажирів від нещасного випадку;<br>– страхування автоцивільної відповідальності виїжджаючих за кордон (Зелена карта); |
| Базилевич К.С.                 | – добровільне страхування засобів транспорту;<br>– страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів: обов'язкове і добровільне;<br>– страхування від нещасних випадків водія та пасажирів;                                                                                                                           |
| Толстенко О.Ю.                 | – страхування наземного транспорту;<br>– страхування відповідальності власників наземного транспорту;<br>– страхування від нещасних випадків водія й пасажирів автотранспортного засобу;<br>– страхування багажу пасажирів;<br>– страхування відповідальності автоперевізників;<br>– страхування вантажу.                                 |
| Гаманкова О.О., Кривошлик Т.Д. | – страхування авто-каско;<br>– страхування цивільної відповідальності автовласників.                                                                                                                                                                                                                                                      |

*Джерело: розроблено автором на основі [25, 18, 26, 21, 22, 24]*

Аналіз підходів різних авторів та Національного банку України свідчить про відсутність єдиної класифікації видів автомобільного страхування. Незважаючи на різні думки, у більшості підходів виділяються обов'язкове та добровільне видів страхових послуг, включенні додаткових ризиків (наприклад, страхування багажу або вантажу) та способах структурування страхових продуктів.

Отже, попри різноманітність підходів, сучасний зміст та функціональне призначення автомобільного страхування полягають у забезпеченні фінансового захисту учасників дорожнього руху та компенсації ризиків, пов'язаних із експлуатацією транспортних засобів.

Автомобільне страхування відіграє важливу роль у забезпеченні фінансової, соціальної та інституційної стабільності транспортної системи та суспільства загалом. Його значущість проявляється не лише у формі прямого страхового захисту учасників дорожнього руху, а й через опосередкований вплив на економіку, безпеку, фінансові ринки та соціальну політику. Автомобільне страхування виконує низку (вищезазначених) функцій (табл. 1.3) і реалізує свою роль через низку ключових факторів, серед яких виділимо такі: економічний: автомобільне страхування є вагомим елементом ринку фінансових послуг; соціальний: полягає у забезпеченні соціального захисту постраждалих осіб та членів їхніх сімей; правовий: автомобільне страхування є важливим елементом правового регулювання відносин у сфері дорожнього руху; безпековий: автомобільне страхування відіграє важливу роль у системі забезпечення дорожньої безпеки; фінансово-стабілізаційний: автомобільне страхування забезпечує відновлення фінансової рівноваги у випадку настання страхових подій; інституційний: через розвиток автомобільного страхування формується і зміцнюється страхова інфраструктура: створюються страхові компанії, асоціації, системи перестраховування, бази даних ДТП.

Таким чином, роль автомобільного страхування не обмежується лише наданням компенсації збитків. Вона реалізується через цілу систему багатовекторного впливу на економіку, суспільство, правове поле та фінансову стабільність. Це зумовлює необхідність подальшого розвитку системи

автомобільного страхування в Україні як важливого чинника сталого розвитку транспортної сфери.

### **1.3 Еволюція та розвиток автомобільного страхування**

Автомобільне страхування, як сегмент страхового ринку, за понад століття свого існування пройшло складний шлях еволюції, від індивідуальних ініціатив до загальнообов'язкової форми захисту фінансових інтересів учасників дорожнього руху. Його розвиток тісно пов'язаний, із технічним прогресом, зростанням масштабів автомобілізації, (як зазначено у підрозділі 1.1), змінами у правовому регулюванні та розширенням переліку фінансових послуг.

Перші форми страхового захисту у сфері транспорту виникли задовго до появи автомобілів і стосувалися переважно кінних екіпажів. Рівень ризику при їх експлуатації був відносно низьким, а наслідки дорожніх інцидентів зазвичай вирішувалися безпосередньо між учасниками події. Однак із появою автомобілів наприкінці XIX ст. ситуація докорінно змінилася, що зумовило потребу у формуванні нових механізмів страхового захисту [27].

Перший договір страхування автомобільної відповідальності був укладений у 1897 р. у США страховою компанією «Travelers Insurance Company» з водієм із штату Огайо. Поліс передбачав компенсацію збитків, заподіяних майну третіх осіб, та покриття відповідальності у разі ненавмисного заподіяння шкоди життю чи здоров'ю. Цей факт вважається відправною точкою становлення автострахування як окремого виду фінансових послуг [27]. Поширення автомобільного транспорту спричинило зростання попиту на страхові послуги. У 1925 р. штат Коннектикут став першим у США, де було запроваджено обов'язкове автострахування, а в 1927 р. аналогічну норму прийняв Массачусетс [28]. Проте більшість штатів розпочали практику обов'язкового автострахування лише після Другої світової війни, коли

автомобілі стали масовим видом транспорту та зросла потреба у гарантіях компенсації збитків. У середині XX століття процес запровадження обов'язкових полісів набув системного характеру: у 1956 році штат Нью-Йорк законодавчо встановив вимогу страхування всіх транспортних засобів, а у 1957 році аналогічну норму прийняла Північна Кароліна. Упродовж 1960–1970-х років більшість штатів США закріпили обов'язковість автострахування на законодавчому рівні, формуючи єдині стандарти мінімального покриття [27].

Водночас у Європі перші страхові поліси з'явилися на рубежі XIX–XX століть, насамперед у Великій Британії та Німеччині. Головною метою таких програм було забезпечення відшкодування шкоди третім особам, заподіяної внаслідок експлуатації автомобіля. У 1897 р. британська компанія General Accident Company запропонувала перше страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів. На цьому етапі страхування мало суто добровільний характер і орієнтувалося на індивідуальний попит населення [29].

Попри те, що перший автомобіль був сконструйований Карлом Бенцом ще у 1888 р., широке поширення моторизованого транспорту відбулося лише у першій половині XX століття. Саме тоді зросла актуальність питань безпеки дорожнього руху й фінансового захисту учасників транспортних подій.

Поступовий розвиток законодавчого регулювання призвів до запровадження обов'язкового автострахування. У Європі першою країною, яка ввела такий обов'язок, стала Данія (1918 р.), за нею Норвегія (1926 р.) та Швеція (1929 р.). У Великій Британії обов'язкове страхування було закріплене Законом про дорожній рух 1930 р., а в Німеччині у 1939 р. У США обов'язковість страхування автотранспортних засобів почала впроваджуватися з 1925 р. [29]. Проте навіть у середині XX ст. автострахування ще не мало повсюдного характеру: наприклад, більшість середземноморських країн та Нідерланди не мали повної системи обов'язкового страхування до кінця 1950-х років.

Показовим є той факт, що 1959 р., коли відбулося розширення практики автострахування, збігся з активним розвитком технологій, зокрема створенням

перших прототипів системи GPS, яка згодом стала базою для розвитку телематичних і навігаційних сервісів. Саме вони у XXI ст. стали основою для появи інноваційних страхових продуктів, орієнтованих на моніторинг поведінки водіїв і персоналізацію страхових тарифів [29].

Таким чином, еволюція автомобільного страхування у світі відображає загальні тенденції розвитку транспортної системи, законодавчого регулювання та технологічних інновацій. Від добровільних полісів кінця XIX ст. до складних цифрових рішень сучасності автострахування трансформувалося у важливий інструмент фінансової стабільності та підвищення безпеки дорожнього руху.

Отже, у процесі становлення та розвитку автомобільного страхування за кордоном, зокрема у США та країнах Європи, можна виокремити певні етапи його формування та становлення (табл. 1.7).

Таблиця 1.7 - Етапи розвитку автомобільного страхування за кордоном

| Етап розвитку                                               | Хронологічні межі           | Характеристика етапу                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Зародження страхування відповідальності автовласників    | Кінець XIX – початок XX ст. | Формування перших страхових продуктів, спрямованих на покриття відповідальності власників транспортних засобів. У 1898 р. компанія Travelers Insurance (США) видала перший поліс страхування відповідальності автовласника. Зростання кількості автомобілів і дорожніх ризиків зумовило становлення цього виду страхування як окремого напрямку фінансової діяльності.                                                  |
| 2. Інституціоналізація та нормативне оформлення             | 1920–1940 р.                | У міжвоєнний період у США та низці європейських країн ухвалюються перші закони про обов’язкове страхування відповідальності. У Великій Британії Road Traffic Act 1930 запровадив обов’язковість страхування для всіх водіїв; аналогічні норми з’явилися у Франції, Нідерландах, скандинавських країнах. Автострахування переходить до публічної площини, стаючи інструментом соціально орієнтованої страхової політики. |
| 3. Розвиток комплексного страхування                        | 1950–1980 рр.               | Після Другої світової війни була масова моторизація населення. Окрім страхування відповідальності, активно розвивається авто-каска. Застосовуються актуарні методи, стандартизуються тарифи, зростає конкуренція між страховиками.                                                                                                                                                                                      |
| 4. Уніфікація, дерегуляція та цифровізація                  | 1990–2010 рр.               | Під впливом глобалізаційних процесів уніфікуються підходи до автострахування, формуються єдині мінімальні вимоги в межах ЄС, розвивається система «Зеленої карти». У низці країн здійснюється дерегуляція тарифів, впроваджується система bonus-malus. Активно розвивається електронне страхування, цифрові платформи з врегулювання збитків.                                                                           |
| 5. Інтелектуалізація, персоналізація та екосистемний підхід | 2010-і рр. – дотепер        | Автострахування інтегрується в екосистеми мобільності. Використовуються технології телематики, big data, штучного інтелекту для персоналізації тарифів. Поширюються моделі pay-as-you-drive та usage-based insurance. Враховуються ESG-фактори-безпека руху, екологічність, соціальна відповідальність. З’являються продукти, орієнтовані на автономний транспорт.                                                      |

Джерело: розроблено автором на основі [27, 28, 29]

Досвід становлення автомобільного страхування у зарубіжних країнах став основою для формування відповідних інститутів і практик в Україні, розвиток яких має свої особливості, зумовлені історичними, економічними та правовими чинниками. Поступове поширення автомобільного транспорту на українських землях наприкінці ХІХ ст. створило передумови для виникнення нового напрямку страхових відносин, страхування транспортних ризиків. Проте попри поступове зростання кількості автотранспортних засобів, можливості їх страхування залишалися обмеженими. У цей період укладалися лише поодинокі договори добровільного страхування, переважно від ризиків аварій і пожежі.

На початку ХХ ст. із зростанням автомобілізації та кількості ДТП виникла потреба у впорядкуванні страхових механізмів. У 1913 р. було ухвалено перші правила, що визначали умови страхування збитків власників моторних екіпажів. Після націоналізації приватних і акціонерних страхових компаній у 1918 р. було створено Державне страхування (Держстрах), який з 1921 р. розпочав діяльність з особистого та майнового страхування, включно з транспортними засобами. У 1926 р. Держстрах започаткував страхування різних видів автотранспорту: легкових автомобілів громадян [15, с. 21].

Період Другої світової війни характеризувався фактичним припиненням страхової діяльності на окупованих територіях, однак після звільнення країни страхування поступово відновлювалося. Після 1945 р., коли в Україну було завезено близько 50 тисяч трофейних автомобілів, а у 1946-1949 рр. налагоджено виробництво моделей «Перемога», кількість договорів страхування автотранспорту почала зростати.

Новий етап розвитку розпочався у 1950-х роках. У 1954 р. було затверджено оновлені правила добровільного страхування автомобілів, що поширювалися лише на фізичних осіб. Проте через невелику кількість приватних транспортних засобів цей вид страхування мав обмежений масштаб.

Подальше удосконалення умов страхування відбулося в 1969 р., коли Держстрах розширив перелік страхових ризиків: окрім ДТП, додано покриття випадків викрадення, знищення або пошкодження автомобіля від інших ризиків.

Запроваджено пільги для водіїв, які не мали страхових випадків, що фактично стало прототипом сучасної системи bonus-malus.

У 1970-1980 рр. Держстрах продовжував модернізацію страхових правил. Нові редакції правил страхування автотранспорту (1972 та 1978 рр.) передбачали ширше охоплення страхових ризиків і вдосконалення процедур відшкодування збитків. У цей період відбулося істотне зростання частки страхування автотранспорту в загальній структурі добровільного майнового страхування громадян: якщо у 1976 р. вона становила 9,9 %, то до 1990 року зросла до понад 40 %, що свідчить про підвищення рівня автомобілізації населення та зростання ролі цього виду страхування в економіці.

До кінця 1980-х р. в Україні здійснювалося добровільне страхування транспортних засобів, тоді як страхування цивільної відповідальності автовласників (аналог сучасного ОСЦПВАВ) залишалося відсутнім. Його впровадження відбулося вже у період становлення національного страхового ринку незалежної України.

Автомобільне страхування в період незалежності України сформувалося як одна з найдинамічніших сфер національного страхового ринку. Його розвиток тісно пов'язаний із трансформаційними процесами в економіці, правовій системі та соціальній структурі суспільства, що відбувалися у пострадянський період. Становлення автострахування в Україні проходило кілька етапів, які відображають еволюцію законодавчого регулювання, інституційної структури ринку та рівня страхового покриття, серед яких виділимо такі:

1. Формування ринкових основ (1991-2004 рр.). Після здобуття незалежності Україна розпочала поступовий перехід до ринкової економіки, що зумовило необхідність створення механізмів страхового захисту власників автотранспорту. У 1996 р. було прийнято Закон України «Про страхування», який започаткував нормативну базу для розвитку автострахування як окремого сегменту ринку. Паралельно зароджувалися перші страхові компанії, що пропонували добровільне страхування авто-каско та страхування цивільної відповідальності їх власників як фізичних, так і юридичних осіб.

2. Запровадження обов'язкового страхування відповідальності автовласників (2005-2010 рр.) [30]. Цей механізм відповідав європейським стандартам і став ефективним інструментом захисту потерпілих у ДТП. Одночасно посилювався контроль за діяльністю страховиків, створено МТСБУ.

3. Стабілізація та розвиток ринку (2011-2019 рр.). У цей період сегмент автострахування в Україні набув ознак зрілості. Спостерігалось зростання обсягів страхових премій, розширення переліку страхових продуктів, включно з добровільним страхуванням авто-каско, страхуванням життя і здоров'я водіїв та пасажирів. Зростала роль інформаційних технологій у процесах оформлення договорів та врегулювання збитків. Проводилися реформи у нормативній базі для підвищення прозорості та захисту прав споживачів.

4. Сучасний етап: цифровізація та адаптація до нових викликів (2020-дотепер). Нині автомобільне страхування в Україні активно адаптується до викликів цифрової трансформації, збільшення кількості автотранспорту та ускладнення страхових ризиків, зумовлених соціально-економічною ситуацією. Впроваджуються електронні поліси, системи дистанційного врегулювання збитків, застосовуються аналітичні інструменти для оцінки ризиків. Одночасно НБУ посилюють вимоги до фінансової стійкості страховиків, а також до боротьби з шахрайством у автострахуванні.

Таким чином, еволюція автомобільного страхування в Україні відображає поступовий перехід від централізованої системи до ринкового механізму, що адаптується до сучасних викликів і є невід'ємною складовою системи забезпечення безпеки дорожнього руху та соціально-економічного захисту громадян.

## РОЗДІЛ 2

### ОЦІНКА СУЧАСНОГО СТАНУ АВТОМОБІЛЬНОГО СТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ

#### 2.1 Тенденції розвитку автомобільного страхування

У сучасних умовах активної автомобілізації, зростання інтенсивності дорожнього руху та посилення регуляторних вимог до діяльності страховиків значно зростає значущість автомобільного страхування як інструменту мінімізації фінансових втрат у разі настання ДТП та інших ризикових подій. Посилення вимог до ліцензування, фінансової стійкості та прозорості діяльності страховиків, запроваджене законодавчими та регуляторними змінами, зумовило значну трансформацію складу учасників страхового ринку, насамперед у сегменті ризикового страхування, до якого й належить автомобільне страхування. Так, упродовж 2014-2024 рр. загальна кількість страховиків в Україні зменшилася більш ніж у 5 разів, із 382 до 65 (рис. 2.1). Найбільш помітне скорочення (у 5,9 разів) спостерігалось саме серед компаній, що провадили ризикове страхування (страхування інше, ніж страхування життя, або так зване «non-life»), серед яких більшість займалася автомобільним страхуванням, із 325 у 2014 р. до 55 у 2024 р. (у 5,9 разів). Водночас кількість компаній, що займаються страхуванням життя, зменшилася з 57 до 10 (у 5,7 разів) [32].

Така тенденція зумовлена рядом факторів, серед яких виділимо: підвищення регуляторних вимог відповідно до Закону України «Про страхування» (2021 р.), реформа нагляду та ліцензування з боку НБУ як нового регулятора страхового ринку, підвищення вимог до платоспроможності, управління ризиками та капіталом страховиків, макроекономічними викликами, зокрема пандемією COVID-19, воєнними діями та економічною нестабільністю.

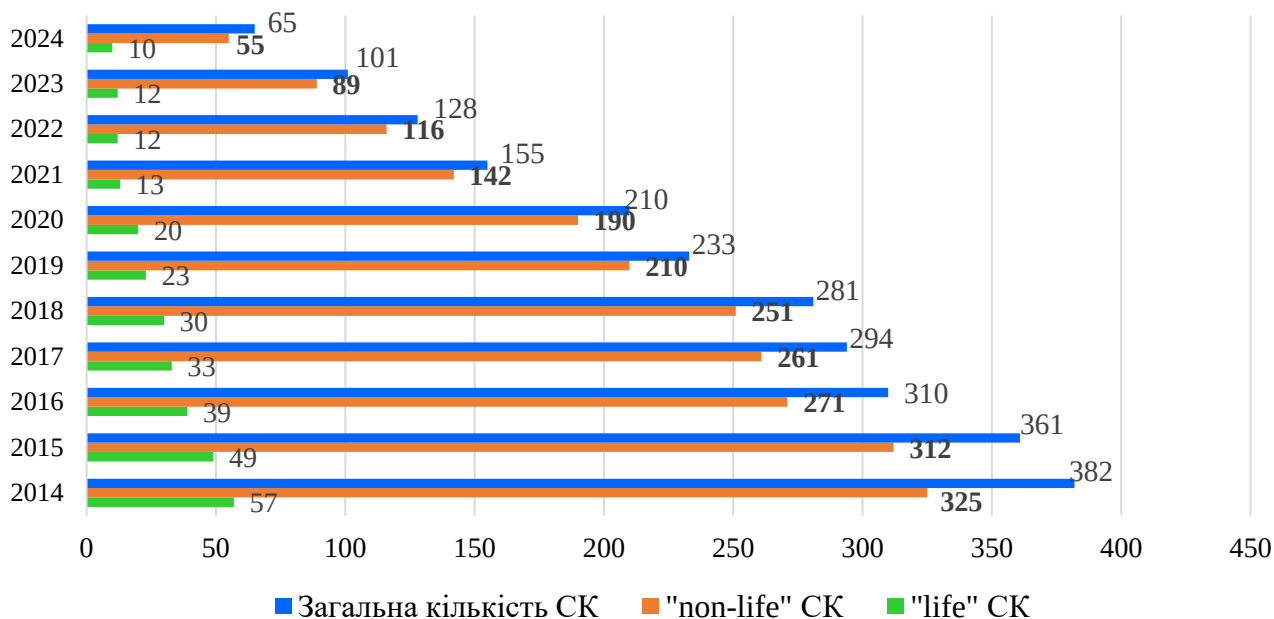


Рисунок 2.1 – Кількість страхових компаній в Україні у 2014-2024 рр.

Джерело: розроблено автором на основі [32]

Попри істотне скорочення кількості страховиків, сегмент автомобільного страхування зберігає ключове значення в структурі страхового ринку. Зважаючи на те, що автострахування (авто-каско, СЦПВАВ, «Зелена картка») належить до ризикового страхування, цим видом діяльності охоплена переважна більшість діючих страховиків сегменту "non-life". Це обумовлено як високим попитом на відповідні послуги з боку фізичних і юридичних осіб, так і обов'язковим страхуванням відповідальності автовласників. Навіть попри зменшення кількості "non-life" страховиків, автострахування зберігає свою домінуючу роль у структурі страхових премій страхового ринку України (табл. 2.1).

Таблиця 2.1 – Структура страхового портфеля за страховими преміями на страховому ринку України у 2020-2024 рр., %

| Показники                             | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  |
|---------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Усього валові страхові премії, у т.ч. | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Автомобільне страхування              | 40,9  | 45,2  | 56,7  | 53,2  | 65,6  |
| Добровільне медичне страхування (ДМС) | 15,5  | 17,1  | 16,5  | 13,3  | 19,0  |
| Інші види                             | 43,7  | 37,6  | 26,8  | 33,5  | 15,4  |

Джерело: розроблено автором на основі [32]

Аналіз показників табл. 2.1 свідчить, що упродовж 2020-2024 рр. у структурі страхового портфеля за страховими преміями на ринку України найбільшу частку стабільно займає сегмент автомобільного страхування: у 2020 р. – 40,9 %, у 2021 р. – 45,2 %, у 2022 р. – 56,7 %, у 2023 р. – 53,2 %, у 2024 р. – 65,6% [32]. Другу позицію посідає добровільне медичне страхування, частка якого коливалася в межах від 13,3 % до 19,0 %. Натомість частка всіх інших видів страхових послуг має тенденцію до зниження: з 43,7 % у 2020 р. до 15,4 % у 2024 р., що свідчить про перерозподіл інтересів клієнтів і ресурсів страховиків на користь пріоритетніших напрямів, передусім автомобільного страхування.

Таким чином, висока частка (понад 50 %) премій із автомобільного страхування в структурі страхового портфеля страховиків України у 2020-2024 рр. засвідчує його провідну роль на страховому ринку. Щорічне зростання цього показника свідчить про зростання попиту на страхування авторизиків і адаптацію страховиків до актуальних потреб клієнтів. Тим самим, автомобільне страхування закріплює за собою статус стратегічного напрямку розвитку вітчизняного страхового бізнесу, формуючи структуру та динаміку всього страхового ринку.

У зв'язку з цим особливої уваги заслуговує аналіз основних показників автострахування, що дозволяє виявити тенденції його розвитку. Щорічне зростання його частки у структурі страхових премій на ринку України обумовлено, за винятком 2022 р., стабільним приростом обсягів цих премій (рис. 2.2).

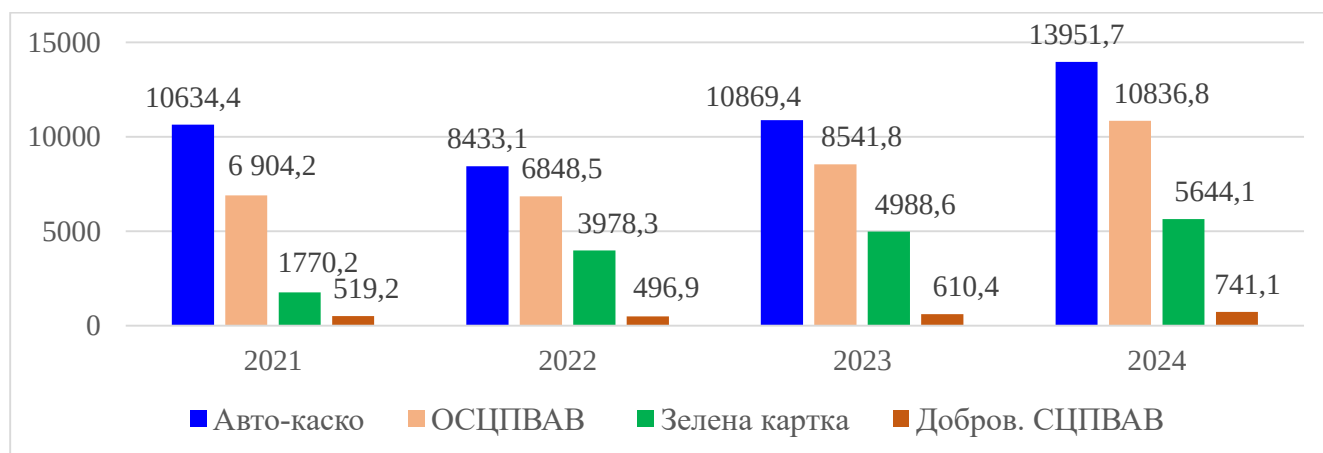


Рисунок 2.2 – Валові страхові премії з автомобільного страхування в Україні упродовж 2020-2024 рр.

Джерело: розроблено автором на основі [32]

Так, загальний обсяг страхових премій із автострахування упродовж 2020–2024 рр. зріс із 16 419,9 млн грн до 31 173,7 млн грн, або на 89,9 %. Таке зростання забезпечено збільшенням обсягів премій: за договорами авто-каско – на 63,8 %, із обов’язкового СЦПВАВ – на 77,3 %, за «Зеленою карткою» – на 320,8 %, із добровільного СЦПВАВ – на 65,8 % [32]. Таке зростання свідчить про підвищення страхової культури, зростання автомобілізації та адаптацію ринку до нових викликів, особливо в умовах війни та економічної нестабільності. Найбільш динамічні сегменти – «Зелена картка» та обов’язкове СЦПВАВ, що відображає зміну структури попиту.

Аналіз структури валових страхових премій з автомобільного страхування свідчить про збереження домінуючої ролі страхування авто-каско, частка якого коливається в межах від 51,9 % у 2020 р. до 44,8 % у 2024 р. (табл. 2.2). Незважаючи на абсолютне зростання премій у цьому сегменті, його відносна питома вага в загальній структурі автомобільного страхування поступово зменшується. Це може свідчити про часткове насичення ринку, зміну споживчих пріоритетів зростання попиту до страхування «Зелена картка», премії за яким зросли на 320,8 %.

Таблиця 2.2 – Структура валових страхових премій з автомобільного страхування в Україні упродовж 2020-2024 рр., %

| Види послуг автомобільного страхування         | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  |
|------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Усього автомобільне страхування, у тому числі: | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Страхування авто-каско                         | 51,9  | 53,6  | 42,7  | 43,5  | 44,8  |
| Обов’язкове СЦПВАВ                             | 37,2  | 34,8  | 34,7  | 34,2  | 34,8  |
| Міжнародне страхування «Зелена картка»         | 8,2   | 8,9   | 20,1  | 19,9  | 18,1  |
| Добровільне СЦПВАВ                             | 2,7   | 2,6   | 2,5   | 2,4   | 2,4   |

Джерело: розроблено автором на основі [32]

Стабільне друге місце у структурі премій автомобільного страхування посідає обов’язкове СЦПВАВ, частка якого упродовж досліджуваного періоду варіюється в межах 34,2-37,2 %. Це свідчить про стабільний рівень охоплення обов’язкового СЦПВАВ серед власників автотранспорту.

Найбільш динамічні зрушення спостерігаються у структурі автострахування за договорами «Зелена картка». Так, якщо у 2020 р. її частка становила лише 8,2 %, то вже у 2022 р. зросла до 20,1 %, а у 2024 р. – 18,1 %. На наш погляд, така динаміка зумовлена активізацією міжнародних перевезень, зростанням мобільності населення через війну в Україні й виїзд громадян за кордон, а також змінами у зовнішньому середовищі, які стимулювали попит на міжнародне страхування.

Натомість добровільне страхування ОСЦПВ упродовж 2020-2024 рр. показує незначне, але стійке скорочення питомої ваги, а саме з 2,7 % до 2,4 %, що може свідчити про обмежений попит на цю послугу або недостатню обізнаність споживачів щодо переваг добровільного підвищення страхових лімітів.

Реальний рівень охоплення страховими послугами майнових інтересів автовласників, їх споживчу активність і ринкову кон'юнктуру відображає показник кількості укладених договорів (табл. 2.3).

Таблиця 2.3 – Кількість договорів автомобільного страхування в Україні упродовж 2020-2024 рр.

| Види послуг автомобільного страхування | 2020<br>(тис. од.) | 2021<br>(тис. од.) | 2022<br>(тис. од.) | 2023<br>(тис. од.) | 2024<br>(тис. од.) | Темп зростання, % |
|----------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Автомобільне страхування, у т. ч.      | 10935,5            | 11678,5            | 10678,3            | 11488,1            | 8885,1             | 81,3              |
| Страхування авто-каско                 | 764,2              | 810,5              | 678,6              | 863,8              | 505,7              | 66,2              |
| Обов'язкове СЦПВАВ                     | 8314,8             | 8730,5             | 7138,4             | 7612,1             | 7410,7             | 89,1              |
| Міжнародне страхування «Зелена картка» | 594,9              | 768,0              | 1634,6             | 1605,3             | 463,1              | 77,9              |
| Добровільне СЦПВАВ                     | 1261,6             | 1369,5             | 1226,7             | 1407,0             | 505,6              | 40,1              |
| Усього кількість договорів страхування | 120576,8           | 131561,9           | 88003,0            | 94821,5            | 20432,2            | 16,9              |

*Джерело: розроблено автором на основі [32]*

Аналіз динаміки кількості договорів страхування в Україні у 2020–2024 рр. показує значне скорочення ринку в умовах кризових змін, зокрема повномасштабної війни 2022 р. Загальна кількість укладених договорів зменшилася з 120,6 тис. до 20,4 тис. од. (-83,1 %), у тому числі автострахування – з 10,9 тис. до 8,9 тис. од. (-18,7 %) [32]. Найбільше падіння зафіксовано в сегменті добровільного СЦПВАВ (-59,9 %) та авто-каско (-33,8 %). Кількість договорів

«Зеленої картки» зросла у 2022 р., проте до 2024 р. скоротилася на 22,1 %. Найменше зниження спостерігається в обов'язковому СЦПВАВ (-10,9 %), що свідчить про стійкість цього виду страхування через його правову обов'язковість та стабільний попит.

Зміни у динаміці укладення договорів автострахування супроводжуються перерозподілом часток між окремими видами страхових послуг (табл. 2.4).

Таблиця 2.4 – Структура кількості договорів автомобільного страхування в Україні упродовж 2020-2024 рр., %

| Види послуг автомобільного страхування | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Автомобільне страхування, у тому числі | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Страхування авто-каско                 | 7,0   | 6,9   | 6,4   | 7,5   | 5,7   |
| Обов'язкове СЦПВАВ                     | 76,0  | 74,8  | 66,8  | 66,3  | 83,4  |
| Міжнародне страхування «Зелена картка» | 5,4   | 6,6   | 15,3  | 14,0  | 5,2   |
| Добровільне СЦПВАВ                     | 11,5  | 11,7  | 11,5  | 12,2  | 5,7   |

*Джерело: розроблено автором на основі [32]*

Так, частка договорів авто-каско зменшилася з 7,0 % у 2020 р. до 5,7 % у 2024 р., що свідчить про менш стабільний попит, залежний від купівельної спроможності та вартості продукту. Натомість обов'язкове СЦПВАВ залишається провідним видом автострахування, його частка у 2024 р. зросла до 83,4 % через законодавчу обов'язковість та посилений контроль. Договори «Зеленої картки» у 2022-2023 рр. збільшилися через активну міграцію, але в 2024 р. повернулися до рівня 5,2 %, що свідчить про стабілізацію ринку.

Одним із важливих елементів автомобільного страхування є своєчасне та повне виконання страховиком своїх зобов'язань щодо виплати страхового відшкодування страхувальникам. Упродовж 2020-2025 рр. загальний обсяг страхових виплат із автострахування зріс із 7404,3 млн грн до 13396,2 млн грн, або на 80,9 %. що відображає розширення покриття, зростання страхових випадків та середнього розміру відшкодування. Найбільші виплати припадають на авто-каско – з 3 761,5 млн грн до 6 318,8 млн грн (+68 %), із тимчасовим спадом у 2022 р. та

відновленням у 2023-2024 рр. (рис. 2.3). Обов'язкове СЦПВАВ також показує зростання виплат – з 2 867,7 млн грн до 4 746,0 млн грн (+65,5 %), що відображає активне відновлення ринку та посилення контролю за виконанням страховиками своїх зобов'язань.

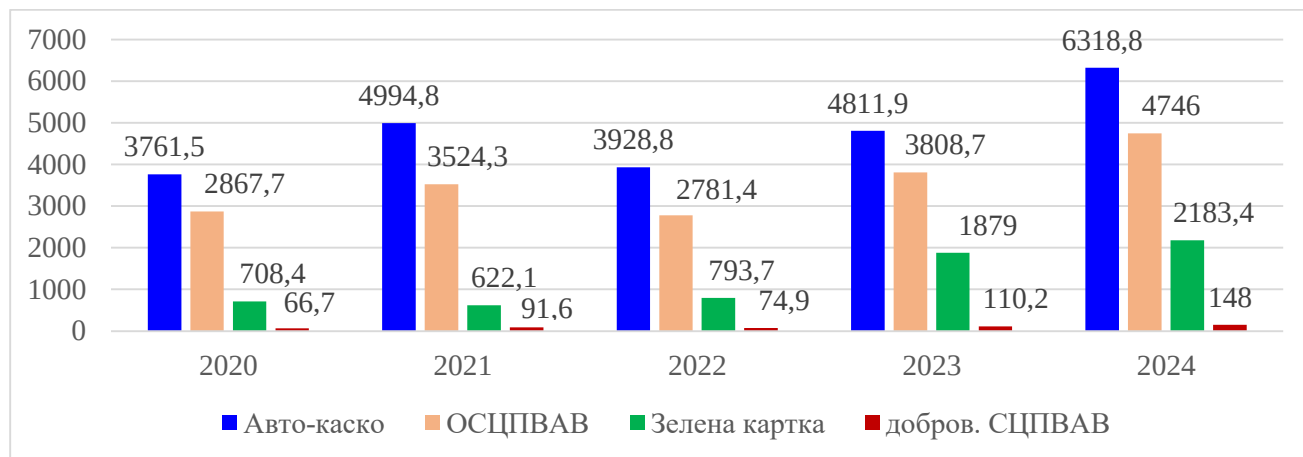


Рисунок 2.3 – Валові страхові виплати з автомобільного страхування в Україні упродовж 2020-2024 рр. [32]

Обсяг страхових виплат за системою «Зелена картка» зріс із 708,4 млн грн до 2183,4 млн грн (+308,2 %) [32], що відображає збільшення міжнародних страхових випадків через міграцію та виїзди транспорту за кордон під час війни. Найвищі темпи зростання показує добровільне страхування цивільної відповідальності автовласників – із 66,7 млн грн до 148,0 млн грн (+221,9 %), що свідчить про поступове зміцнення цього сегмента на ринку. Попри невелику частку у загальному обсязі виплат, цей сегмент поступово посилює свою присутність на ринку, що може бути пов'язано із підвищенням обсягу страхових премій.

Окрім кількісних змін, важливим аспектом є трансформація структури страхових виплат у сфері автострахування. Так, упродовж 2020-2024 рр. ця структура в Україні зазнала помірних, але показових змін (табл. 2.5). Найбільшу частку виплат стабільно утримує страхування авто-каско, хоча його питома вага знизилася з 50,8 % у 2020 р. до 47,2 % у 2024 р. після пікового значення в 2021 р. (54,1 %), що може свідчити про зміну умов застрахованого автотранспорту, перерозподіл покриття та вплив воєнних обставин.

Частка виплат за обов'язковим СЦПВАВ знизилася з 38,7 % до 35,4 %, переважно через зростання виплат за міжнародним страхуванням «Зелена картка»

(з 9,6 % до 16,3 %), яке досягло піку у 2023 р. Добровільне СЦПВАВ залишається мінімальним (0,9-1,1 %), показуючи лише поступове зростання інтересу до додаткового захисту.

Таблиця 2.5 – Структура страхових виплат з автомобільного страхування в Україні упродовж 2020-2024 рр.

| Види послуг автомобільного страхування | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Автомобільне страхування, у тому числі | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Страхування авто-каско                 | 50,8  | 54,1  | 51,8  | 45,4  | 47,2  |
| Обов'язкове СЦПВАВ                     | 38,7  | 38,2  | 36,7  | 35,9  | 35,4  |
| Міжнародне страхування «Зелена картка» | 9,6   | 6,7   | 10,5  | 17,7  | 16,3  |
| Добровільне СЦПВАВ                     | 0,9   | 1,0   | 1,0   | 1,0   | 1,1   |

*Джерело: розроблено автором на основі [32]*

Таким чином, аналіз структури страхових виплат за видами автомобільного страхування (табл. 2.5), свідчить, що у 2020-2024 рр. домінуючими напрямками залишаються страхування авто-каско та обов'язкове СЦПВАВ, які сумарно становлять понад 80 % від загального обсягу виплат.

Аналізуючи динаміку рівня страхових виплат за різними видами автомобільного страхування, можна зробити висновок про відносну стабільність цього показника впродовж досліджуваного періоду. Так, середній рівень страхових виплат за всіма видами автострахування утримується на рівні близько 43-46 %, що загалом вказує на контрольовану збитковість цього сегмента ринку. У страхуванні авто-каско рівень виплат є найбільш стабільним і коливається від 44,2 % до 47,0 %, що свідчить про відносну фінансову збалансованість продукту (табл. 2,6).

Обов'язкове СЦПВАВ має стабільну динаміку (40,6-51,0 %), не перевищуючи допустимий рівень виплат (50-65 %). Виплати за «Зеленою картою» були волатильними: від 52,8 % у 2020 р. до 20 % у 2022 р. із відновленням до 38,7 % у 2024 р., тоді як добровільне ОСЦПВАВ залишалося на найнижчому рівні (14,9-20 %). Таким чином, аналіз рівня страхових виплат з автомобільного страхування в Україні у 2020-2024 рр. дозволяє зробити висновок про загальну фінансову стабільність і контрольовану збитковість цього сегмента страхового ринку.

Таблиця 2.6 – Рівень страхових виплат з автомобільного страхування в Україні упродовж 2020-2024 рр. (у %)

| Види послуг автомобільного страхування | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|----------------------------------------|------|------|------|------|------|
| Автомобільне страхування, у тому числі | 45,1 | 46,6 | 38,4 | 42,4 | 43,0 |
| Страхування авто-каско                 | 44,2 | 47,0 | 46,6 | 44,3 | 45,3 |
| Обов'язкове СЦПВАВ                     | 46,9 | 51,0 | 40,6 | 44,6 | 43,8 |
| Міжнародне страхування «Зелена картка» | 52,8 | 35,1 | 20,0 | 37,7 | 38,7 |
| Добровільне СЦПВАВ                     | 14,9 | 17,6 | 15,1 | 18,1 | 20,0 |

Джерело: розроблено автором на основі [32]

Одним із важливих інструментів аналізу ефективності роботи страхових компаній є система рейтингування. Рейтинги відображають упорядкований перелік страховиків за певними критеріями, що дозволяє всебічно оцінити їхню діяльність та ринкові позиції. Формування рейтингів здійснюється різними спеціалізованими установами, серед яких міжнародні агентства: «А.М. Best», «Fitch Ratings», «Moody`s», «Standard & Poor's» [33], також вітчизняні ресурси: «FORINSURER (Форіншурер)», «Insurance TOP», НАСУ тощо. На основі даних українського інтернет-ресурсу «FORINSURER (Форіншурер)...» здійснимо аналіз рейтингів страховиків за видами послуг автомобільного страхування.

Зазвичай переважна більшість страхових компаній «non-life» здійснює автомобільне страхування. Проте показники їх діяльності в цьому сегменті суттєво відрізняються, що зумовлено особливостями обраної стратегії розвитку, ресурсного потенціалу компаній. Так, із 55 страховиків «non-life» на першому місці рейтингу зі страхування авто-каско за обсягом зібраних страхових премій (2382,2 млн грн) та за сумою страхових виплат (1018,0 млн грн) є СК «АРКС», що свідчить про її та високий рівень виконання зобов'язань перед клієнтами (рис. 2.4).

У 2024 р. СК «Арсенал Страхування» посіла друге місце за преміями (1 995,5 млн грн) та виплатами (940,7 млн грн). СГ «ТАС» піднялася на третє місце за виплатами (541,0 млн грн) при сьомому за преміями, а СК «Уніка» з третього за преміями опустилася на четверте за виплатами. Страхування авто-каско характеризується високою концентрацією, зокрема, три лідери: СК «АРКС», СК «Арсенал

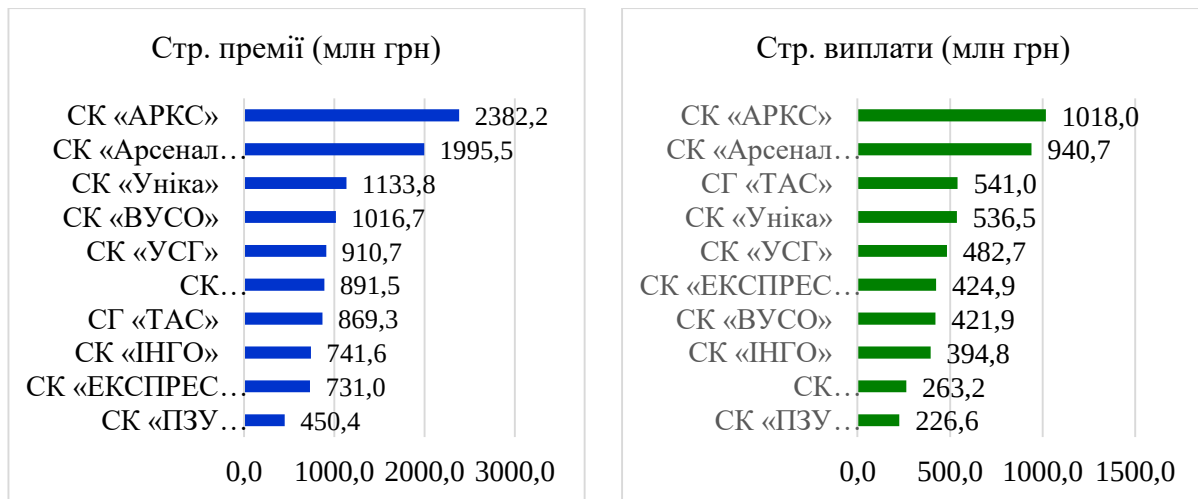


Рисунок 2.4 – Рейтинг страхових компаній за обсягами страхових премій та виплат зі страхування авто-каско в Україні у 2024 р.

Джерело: розроблено автором на основі [34]

Страховання» та СК «УНІКА», акумулюють 49,5 % премій та понад 2,5 млрд грн виплат, тоді як решта компаній мають значно менші обсяги. Таким чином, цей сегмент показує ознаки олігополії, де основну частку контролюють кілька провідних страховиків.

З метою кількісного підтвердження рівня концентрації ринку доцільно застосувати індекс Герфіндаля-Гіршмана (*HHI*), який дозволяє оцінити ступінь домінування окремих компаній на ринку автострахування за частками страхових премій. *HHI* обчислюється за формулою [35]:

$$HHI = \sum_{k=1}^m S_k^2, \quad (1.1)$$

де: *HHI* – індекс Герфіндаля-Гіршмана;  
*S<sub>k</sub>* - частка *k*-го великого учаснику ринку;  
*m* – кількість великих учасників.

Розрахунок індекс Герфіндаля-Гіршмана (*HHI*) здійснимо на основі даних про страхові премії за договорами страхування авто-каско у 2024 р. (табл. 2.7).

Сума стр. премій становить: 2382,2 + 1995,5 + 1133,8 + 1016,7 + 910,7 + 891,5 + 869,3 + 741,6 + 731,0 + 450,4 = 11 122,7 млн грн.

Отже, індекс Герфіндаля-Гіршмана (*HHI*) за страховими преміями зі страхування авто-каско у 2024 р. становить 1264,90, що свідчить про низьку

концентрацію та високий рівень конкуренції на ринку. Попри те, що дві компанії, СК «АРКС» і СК «Арсенал Страхування», разом контролюють понад 39 % ринку, їх перевага не є критичною для домінування. Усі 10 провідних компаній мають суттєвий вплив, що забезпечує стійкий конкурентний баланс і різноманіття пропозицій для споживачів.

Таблиця 2.7 – Розрахунок частки ринку кожного страховика у відсотках

| Страхова компанія        | Премії (млн грн) | Частка % ( $S_i$ ) | $(S_i)^2$ |
|--------------------------|------------------|--------------------|-----------|
| СК «АРКС»                | 2382,2           | 21,42              | 458.05    |
| СК «Арсенал Страхування» | 1995,5           | 17,94              | 321.88    |
| СК «Уніка»               | 1133,8           | 10,19              | 103.84    |
| СК «ВУСО»                | 1016,7           | 9,14               | 83.57     |
| СК «УСГ»                 | 910,7            | 8,19               | 67.04     |
| СК «Універсальна»        | 891,5            | 8,02               | 64.30     |
| СГ «ТАС»                 | 869,3            | 7,82               | 61.17     |
| СК «ІНГО»                | 741,6            | 6,67               | 44.49     |
| СК «ЕКСПРЕС СТРАХУВАННЯ» | 731,0            | 6,57               | 43.18     |
| СК «ПЗУ Україна»         | 450,4            | 4,05               | 16.38     |
| Разом                    | 11122,7          | -                  | 1264.90   |

Джерело: розроблено автором на основі [34]

Лідерів ринку в сегменті обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності автовласників в Україні визначено на основі показників страхових премій і виплат за 2024 рік (рис. 2.5).

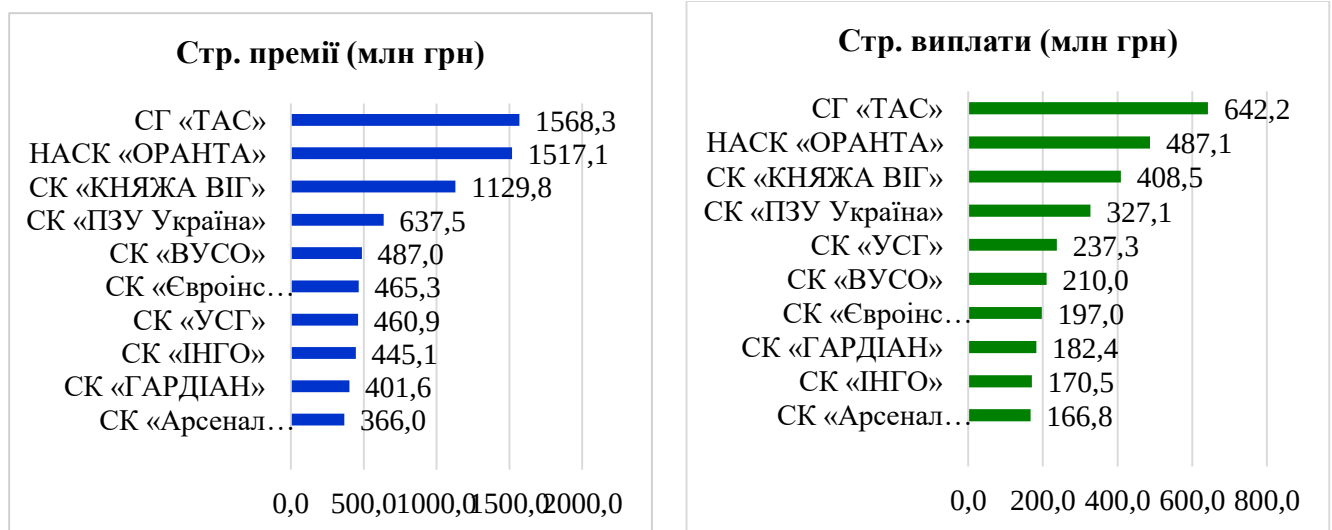


Рисунок 2.5 – Рейтинг страховиків за обсягами страхових премій та виплат з обов'язкового страхування відповідальності автовласників в Україні у 2024 р.

Джерело: розроблено автором на основі [34]

Дані рис. 2.5 свідчать про те, у 2024 р. лідерами за обсягом страхових премій у сегменті ОСЦПВАВ є СГ «ТАС» (1 568,3 млн грн), НАСК «Оранта» (1 517,1 млн

грн) та СК «Княжа ВІГ» (1 129,8 млн грн), які сумарно акумулювали понад 4,2 млрд грн, або понад 50 % премій, демонструючи помірну концентрацію ринку. Аналогічно, ці компанії очолюють рейтинг за виплатами (СГ «ТАС» – 642 млн грн, НАСК «Оранта» – 487 млн грн, СК «Княжа ВІГ» – 408 млн грн), забезпечуючи 17,2 % усіх виплат. Частка виплат у відношенні до премій свідчить про стабільність і спроможність виконувати зобов'язання. Диспропорції між преміями та виплатами спостерігаються лише у СК «Гардіан» та СК «Арсенал Страхування». Індекс Герфіндаля-Гіршмана (*HHI*) становить 1355,92, що свідчить про низький рівень концентрації і достатній рівень конкуренції, жодна страхова компанія не має домінуючого становища. Водночас три провідні компанії: СГ «ТАС», НАСК «ОРАНТА» та СК «КНЯЖА ВІГ» сукупно акумулюють понад 56 % загального обсягу премій, що вказує на помітну, але не надмірну концентрацію в межах допустимих значень для відкритого конкурентного середовища.

Лідери ринку в сегменті міжнародного страхування «Зелена картка» визначені на основі показників страхових премій і виплат в Україні за 2024 р. (рис. 2.6). За обсягами залучених страхових премій безперечним лідером ринку виступає СГ «ТАС» з показником понад 1396,0 млн грн, що становить приблизно 21% загального обсягу премій серед ТОП-10.

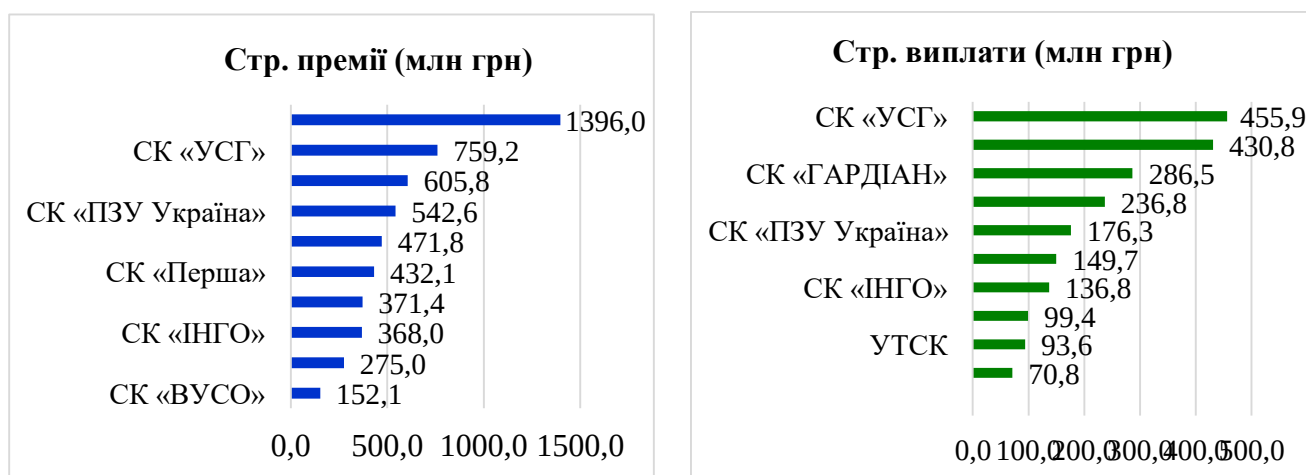


Рисунок 2.6 – Рейтинг страхових компаній за обсягами страхових премій та виплат з міжнародного страхування «Зелена картка» в Україні у 2024 р.

Джерело: розроблено автором на основі [34]

Другу позицію посідає СК «УСГ» (759,2 млн грн), яка водночас є лідером за обсягами страхових виплат (понад 455 млн грн). Це свідчить про її активну участь

у ринку та виконання зобов'язань перед клієнтами, а також те, що самі ці страхові компанії контролюють більшу частину ринку, як за преміями, так і за виплатами. Проте у порівнянні з іншими сегментами автострахування (наприклад, авто-каска), страхування «Зеленої картки» показує дещо вищу концентрацію, оскільки кілька компаній забезпечують основний обсяг ринку, хоча й спостерігається наявність помітних другорядних гравців. Суттєвий розрив між 10-ю та 1-ю позицією в рейтингу свідчить про наявність ознак помірної концентрації на ринку «Зеленої картки». При цьому спостерігається скорочення ринкових часток у міру зниження позиції, що відображає нерівномірність розподілу страхових премій серед учасників.

Значення індексу Герфіндаля-Гіршмана (*HHI*) на ринку міжнародного страхування «Зелена картка» в Україні у 2024 р. становить 1374,14, що свідчить про низький рівень концентрації. Це означає, що ринок є відносно конкурентним, і жоден учасник не має монопольного становища. Однак частка трьох лідерів ринку: СГ «ТАС», СК «УСГ» та СК «КНЯЖА ВІГ» у сукупності перевищує 51 %, що вказує на наявність домінуючої групи страховиків, хоча загалом ринкова структура залишається відкритою до конкуренції.

## **2.2 Порядок здійснення страхування автотранспортних засобів**

Аналіз страхових продуктів у сфері автомобільного страхування (у підрозділах 2.2 та 2.3 КМР) базується на матеріалах та статистичних показниках діяльності Приватного акціонерного товариства «Українська страхова компанія «Княжа Вієнна Іншуранс Груп» (ПрАТ «УСК «Княжа Вієнна Іншуранс Груп», далі за текстом СК «Княжа VIG»), яка є одним із лідерів страхового ринку України.

СК «Княжа VIG» належить до найбільших страхових операторів загальнонаціонального рівня в Україні, що стабільно функціонує на страховому ринку з 1997 р. З 2009 р. компанія є складовою частиною Vienna Insurance Group

[36] великої австрійської фінансової групи з багаторічною історією, що суттєво посилює її фінансову стійкість та репутацію. Материнська структура Vienna Insurance Group, яка функціонує на європейському ринку з 1824 р. і представлена в 30 країнах, включає понад 50 дочірніх компаній та понад 29 000 співробітників, забезпечуючи страховий захист понад 32 млн клієнтів. Високі кредитні рейтинги (A+ зі стабільним прогнозом) від міжнародного рейтингового агентства Standard & Poor's, а також коефіцієнт платоспроможності 269 % за 2023 р. підтверджують фінансову надійність Групи [37].

СК «Княжа VIG» спеціалізується на так званому «ризиковому» страхуванні (тобто іншого, ніж страхування життя), пропонуючи широку лінійку страхових продуктів відповідно до отриманих ліцензій на пряме страхування та вхідне перестрахування (Додаток А). Ліцензійний портфель СК «Княжа VIG» охоплює майже всі основні напрями страхування, що забезпечує компанії можливість комплексного задоволення потреб різних сегментів ринку. Така різноманітність ліцензованих класів страхування сприяє диверсифікації ризиків, посиленню конкурентних позицій та підвищенню фінансової стійкості компанії. У сфері автомобільного страхування, відповідно до Витягу із державного реєстру фінансових установ, СК «Княжа VIG» здійснює страхування наземних транспортних засобів (клас 3) та страхування відповідальності, що виникає внаслідок використання наземного транспорту, включно з обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності автовласників (клас 10).

Упродовж 2014-2024 рр. діяльність СК «Княжа VIG» характеризується позитивною динамікою ключових фінансових показників, що свідчить про стабільний розвиток, нарощування масштабів бізнесу та підвищення рівня виконання зобов'язань перед клієнтами (табл. 2.8). Так, страхові премії зросли з 269,5 млн грн у 2014 р. до 2 517 млн грн у 2024 р. [39], або майже у 9,3 раза, що свідчить про значне розширення клієнтської бази та зміцнення конкурентних позицій компанії на ринку. Зростання премій є показником підвищення довіри страхувальників і розширення продуктової лінійки.

Таблиця 2.8 – Основні показники діяльності СК «Княжа VIG» у 2014-2024 рр.

| Роки | Страхові платежі, тис. грн | Страхові виплати, тис. грн | Страхові резерви, тис. грн | Статутний капітал, тис. грн | Активи, тис. грн |
|------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------------------|------------------|
| 2024 | 2 517 019,9                | 1 005 341,8                | 1 879 362,4                | 129 964,2                   | 2 179 633,0      |
| 2023 | 1 992 149,1                | 634 158,8                  | 1 465 235,0                | 129 964,2                   | 1 782 498,0      |
| 2022 | 1 228 700,5                | 408 098,8                  | 1 030 692,1                | 129 964,2                   | 1 939 164,7      |
| 2021 | 1 062 823,6                | 424 441,8                  | 779 940,4                  | 129 964,2                   | 1 485 091,8      |
| 2020 | 823 700,5                  | 317 487,9                  | 698 733,5                  | 129 964,2                   | 1 310 782,0      |
| 2019 | 875 381,3                  | 344 831,0                  | 611 655,0                  | 129 964,2                   | 1 080 159,0      |
| 2018 | 600 690,3                  | 265 821,5                  | 488 979,5                  | 123 358,0                   | 831 323,5        |
| 2017 | 497 859,2                  | 243 398,1                  | 341 662,4                  | 108 158,0                   | 476 229,1        |
| 2016 | 434 880,3                  | 185 766,5                  | 250 717,4                  | 102 275,6                   | 444 787,4        |
| 2015 | 397 274,3                  | 150 922,1                  | 176 876,6                  | 102 275,6                   | 375 763,6        |
| 2014 | 269 456,6                  | 10 9783,5                  | 157 398,1                  | 98 744,4                    | 298 766,0        |

Джерело: розроблено автором на основі [39]

Страхові виплати зросли з 109 тис. грн у 2014 р. до 1 005 млн грн у 2024 р., що свідчить про збільшення обсягів страхових подій, але також підтверджує виконання компанією зобов'язань перед клієнтами, що є важливим фактором підтримки репутації і довіри на ринку.

Страхові резерви зросли в майже три рази, із 157,4 млн грн у 2014 р. до 1 879 млн грн у 2024 р. Це свідчить про посилення фінансової стійкості компанії та забезпечення необхідного рівня захисту платоспроможності, що є важливою умовою для виконання майбутніх зобов'язань.

Статутний капітал компанії з 2014 по 2024 рр. залишався на рівні близько 130 млн грн (з незначним підвищенням у 2018 р.), що забезпечує значне перевищення мінімальних нормативів відповідно до Закону України «Про страхування» (32-48 млн грн залежно від класу страхування) і свідчить про стабільну капітальну основу. Проте в умовах подальшого масштабування діяльності, розширення ліцензійних класів чи збільшення ризикового профілю компанії можливим є доцільне переглянути рівень статутного капіталу».

Активи компанії зросли з 299 млн грн у 2014 р. до понад 2 179 млн грн у 2024 р. [39], що підтверджує розширення фінансових ресурсів та покращення потенціалу для інвестування й управління ризиками.

Отже, динамічний розвиток СК «Княжа VIG» упродовж 2014-2024 рр. характеризується вираженим зростанням усіх вищезазначених показників. Така

позитивна тенденція свідчить про успішну адаптацію компанії до ринкових умов, підвищення довіри клієнтів та зміцнення фінансової стійкості.

Значну частку за обсягом страхових премій у структурі страхового портфеля «СК «Княжа VIG» займає автомобільне страхування (табл. 2.9).

Таблиця 2.9 – Валові страхові премії «СК «Княжа VIG» у 2020-2024 рр.

| Показники                                                               | 2020     | 2021      | 2022      | 2023      | 2024      | Темп зростан.,% |
|-------------------------------------------------------------------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------|
| Валові страхові премії, усього, тис. грн, у т. ч.:                      | 823700,5 | 1062823,6 | 1228700,5 | 1992149,1 | 2517019,9 | 305,6           |
| Страхові премії з автомобільного страхування, тис. грн                  | 597560,0 | 769059,0  | 1019045,0 | 1687695,0 | 2104840,1 | 352,2           |
| Частка премій автострахування у загальному обсязі премій по компанії, % | 72,5     | 72,4      | 82,9      | 84,7      | 83,6      | -               |

*Джерело: розроблено автором на основі [40]*

У 2020-2024 рр. загальний обсяг валових страхових премій СК «Княжа VIG» зріс з 823 700,5 тис. грн у 2020 р. до 2 517 019,9 тис. грн у 2024 р., що відповідає зростанню більш ніж утричі. Визначальним чинником цього зростання став сегмент автомобільного страхування: обсяг премій за цим видом збільшився з 597 560,0 тис. грн до 2 104 840,1 тис. грн (або на 352,2 %). Темпи зростання цього сегмента випереджали середні по компанії, що свідчить про його стратегічну важливість у структурі бізнесу страховика.

Частка автострахування у загальному обсязі премій зросла з 72,5 % у 2020 р. до 83,6 % у 2024 р., причому найбільший стрибок спостерігався у 2022 р. (82,9 %) і зберігався на високому рівні у наступні роки. Це вказує на посилення спеціалізації компанії саме в сегменті автострахування, воно перетворюється на головний драйвер доходів компанії. Разом із тим, низький рівень диверсифікації страхового портфеля створює суттєві стратегічні ризики. У разі скорочення попиту на автострахування через економічні кризи, зміни регуляторних вимог, посилення конкуренції чи технологічні зрушення, компанія може зазнати значного зниження обсягів премій та фінансової стійкості. Відсутність збалансованого розвитку інших видів страхових послуг (медичного, туристичного тощо) зменшує можливості для

розподілу та компенсації збитків (зниження негативного впливу великих виплат шляхом диверсифікації страхового портфеля, дозволяє зменшити «проїдання» резервів і капіталу) у довгостроковій перспективі. Тому стратегічно доцільним є поступове нарощування присутності у суміжних сегментах, що дозволить знизити залежність від одного продукту та підвищити фінансову стійкість компанії.

За досліджуваний період премії зі страхування авто-каско зростали із 597 560,0 тис. грн до 2 104 840,1 тис. грн, або на 217,9 % (табл. 2.10).

Таблиця 2.10 – Динаміка обсягів страхових премій зі страхування авто-каско в «СК «Княжа VIG» у 2020-2024 рр.

| Показники                                                                  | 2020     | 2021     | 2022      | 2023      | 2024      | Темп зрост., % |
|----------------------------------------------------------------------------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|----------------|
| Автомобільне страхування, у т. ч                                           | 597560,0 | 769059,0 | 1019045,0 | 1687695,0 | 2104840,1 | 352,2          |
| Страхування авто-каско                                                     | 155485,0 | 199629,0 | 177268,0  | 274525,0  | 338810,1  | 217,9          |
| Частка премій зі страхування авто-каско в обсязі премій автострахування, % | 26,0     | 26,0     | 17,4      | 16,3      | 16,1      | -              |

Джерело: розроблено автором на основі [40]

Попри зростання абсолютного обсягу, темпи зростання страхування авто-каско суттєво нижчі за загальне автомобільне страхування, що свідчить про певне уповільнення темпів зростання цієї послуги порівняно з іншими видами автострахування. Частка авто-каско у структурі автомобільного страхування знизилася з 26 % у 2020-2021 рр. до приблизно 16 % у 2023-2024 рр. (рис. 2.7).

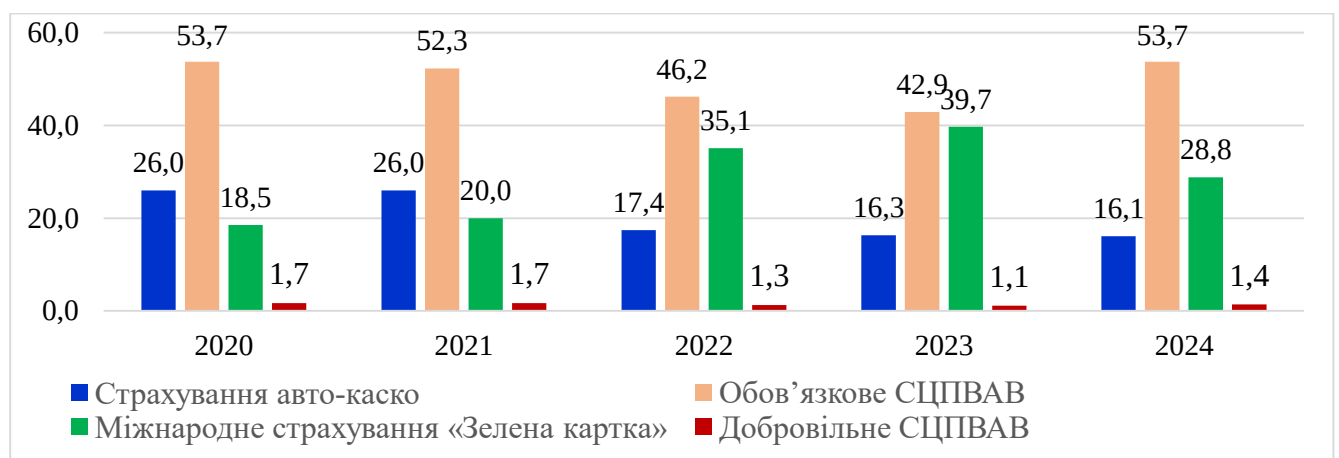


Рис. 2.7 – Структура страхових премій з автомобільного страхування «СК «Княжа VIG» у 2020-2024 рр.

Джерело: розроблено автором на основі [40]

Це означає, що страхування авто-каско втрачає вагу у структурі портфеля автомобільного страхування, і зростання премій за іншими видів послуг (страхування «автоцивілки», «Зелена картка» та інші) відбувається швидшими темпами.

Отримані страхові премії компанія спрямовує на забезпечення виплат за страховими випадками. Так, упродовж 2020-2024 рр. у «СК «Княжа VIG» спостерігається стійке зростання загального обсягу страхових виплат за автомобільним страхуванням, що збільшилось з 322 381 тис. грн у 2020 р. до 862 723 тис. грн у 2024 р., або на 267,6 % (табл. 2.11). Водночас виплати зі страхування авто-каско показують менш інтенсивний приріст: з 142 845 тис. грн у 2020 р. до 212 176 тис. грн у 2024 р., або на 148,5 %. Цей темп зростання суттєво відстає від загального обсягу виплат у автомобільному страхуванні, що може свідчити про підвищення ефективності управління ризиками у авто-каско або зміну структури страхового портфеля.

Таблиця 2.11 – Динаміка обсягів страхових виплат зі страхування авто-каско в «СК «Княжа VIG» у 2020-2024 рр.

| Показники                                                                  | 2020     | 2021     | 2022     | 2023     | 2024     | Темп зростан., % |
|----------------------------------------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|------------------|
| Автомобільне страхування, у т. ч.                                          | 322381,0 | 410058,0 | 386046,0 | 648002,0 | 862723,0 | 267,6            |
| Страхування авто-каско, тис. грн                                           | 142845,0 | 188121,0 | 163281,0 | 249115,0 | 212176,0 | 148,5            |
| Частка виплат зі страхування авто-каско в обсязі виплат автострахування, % | 44,3     | 45,9     | 42,3     | 38,4     | 24,6     | -                |

*Джерело: розроблено автором на основі [41]*

Питома вага виплат зі страхування авто-каско у загальних виплатах автомобільного страхування зменшилась за період з 44,3 % у 2020 р. до 24,6 % у 2024 р. Така тенденція вказує на відносне зниження фінансового навантаження страхування авто-каско на загальні страхові виплати, що може бути пов'язано з низкою факторів таких як: зростання обсягів виплат за іншими видами автомобільного страхування, зокрема, страхування «автоцивілки» та «Зелена картка» (рис. 2.8); підвищення ефективності андеррайтингу і страхового контролю

в сегменті страхування авто-каско, можливі зміни в умовах договорів авто-каско, зокрема підвищення франшиз або обмеження виплат.

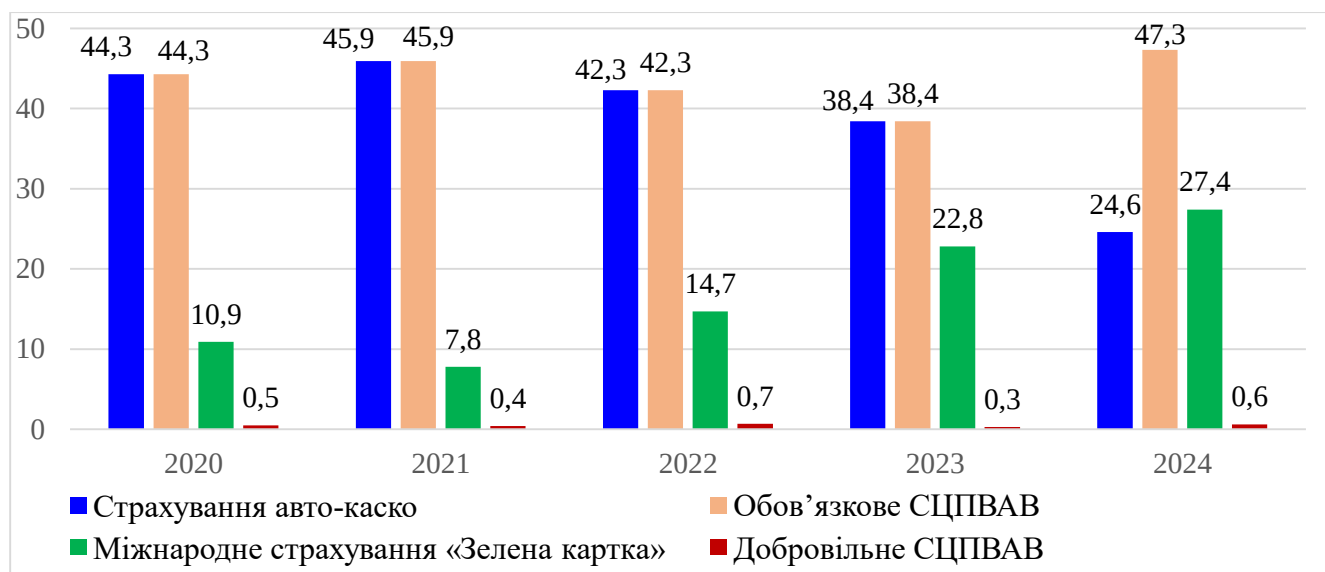


Рис. 2.8 – Структура страхових виплат з автомобільного страхування «СК «Княжа VIG» у 2020-2024 рр., %

*Джерело: розроблено автором на основі [41]*

Якість виконання страховиком своїх зобов'язань в автомобільному страхуванні відображає показник рівня виплат, що характеризує баланс між зібраними страховими преміями та здійсненими виплатами.

Рівень виплат є відносним показником, який розраховується як відношення суми страхових виплат до отриманих страхових премій, виражене у відсотках. Він є ключовим індикатором збитковості страхових операцій: надмірно високий рівень свідчить про ризик фінансової нестабільності, тоді як занадто низький може означати недосконалість процедур врегулювання або низьку клієнтоорієнтованість. За досліджуваний період загальний рівень виплат компанії коливався в межах 31,8-39,9 %, показуючи стабільність у межах економічно безпечних значень для страховика (табл. 2.12).

Автомобільне страхування також у цілому зберігало відносну стабільність у 2020-2024 рр., із піковим значенням 53,9 % у 2020 р. та мінімальним 37,9 % у 2022 р. Однак при аналізі сегментів автомобільного страхування виявляються суттєві відмінності. Так, страхування авто-каско має найвищий рівень виплат серед усіх послуг, причому у 2020-2023 рр. він перевищував 90 % (94,2 % у 2021 р.). Це

Таблиця 2.12 – Рівень виплат автомобільного страхування «СК «Княжа VIG» у 2020-2024 рр. %

| Показники                                        | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--------------------------------------------------|------|------|------|------|------|
| Рівень виплат, усього по компанії, у тому числі: | 38,5 | 39,9 | 33,2 | 31,8 | 39,9 |
| Автомобільного страхування, усього, у т.ч.       | 53,9 | 53,3 | 37,9 | 38,4 | 41,0 |
| - страхування авто-каско                         | 91,9 | 94,2 | 92,1 | 90,7 | 62,6 |
| - обов'язкове СЦПВАВ                             | 44,5 | 46,7 | 34,7 | 34,4 | 36,2 |
| - міжнародне страхування «Зелена картка»         | 31,8 | 20,8 | 15,8 | 22,1 | 39,1 |
| - добровільне СЦПВАВ                             | 14,9 | 13,7 | 20,9 | 10,3 | 17,4 |

*Джерело: розроблено автором на основі [40, 41]*

випадків. Лише у 2024 р. рівень виплат знизився до 62,6 %, що можна свідчить про майже повну компенсацію зібраних премій виплатами, що створює ризик фінансової збитковості, особливо в умовах зростання частоти страхових розцінювати як результат зміни тарифної політики, перегляду андерайтингових процедур або впровадження більш ефективних підходів врегулювання збитків. Обов'язкове страхування відповідальності автовласників характеризується стабільним рівнем виплат у діапазоні 34,4-46,7 % (детально це питання буде розглянуто у підрозд. 2.3). У межах страхування автотранспортних засобів страховик формує та пропонує різноманітні страхові продукти [42], серед яких:

«Страхування наземного транспорту» (умови наведено у табл. 2.13); «Страхування наземного транспорту «КАСКО АвтоПартнер»; «Страхування наземного транспорту, цивільної відповідальності та від нещасного випадку / доступний автозахист» (умови наведено у Додатку Б); «Комплексне страхування наземного транспорту (спеціальної техніки), що є предметом застави АТ «ОЩАДБАНК» (умови наведено у Додатку В); «Комплексне страхування наземного транспорту та витрат, пов'язаних з наданням допомоги (асистанс) під час здійснення подорожі «НАДІЙНЕ КАСКО+» (умови наведено у Додатку Г);

Аналіз вищезазначених страхових продуктів свідчить, що вони представляють собою сучасні та різнобічні інструменти страхового захисту транспортних засобів в Україні. Такі продукти охоплюють широкий спектр

об'єктів страхування: від легкових та вантажних автомобілів до спеціальної техніки і додаткового обладнання. Включення у страховий захист також супутніх витрат, зокрема послуг технічної допомоги на дорозі, відображає тенденцію ринку до комплексного підходу, що підвищує цінність послуги для страхувальника.

Табл. 2.13 – Страховий продукт «Страхування наземного транспорту» СК «Княжа VIG»

| Умови страхування                               | Сутність                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Об'єкт страхування                              | – усі типи наземних автотранспортних засобів, що підлягають державній або відомчій реєстрації<br>– додаткове обладнання та навісна техніка до зазначених ТЗ,                                                                                                        |
| Страхові ризики                                 | – ДТП; протиправні дії третіх осіб; стихійні явища; пожежа та вибух; незаконне заволодіння; інші випадкові події.                                                                                                                                                   |
| Страхова сума                                   | – визначається за домовленістю сторін у межах дійсної (ринкової) вартості автотранспортного засобу (АТЗ).                                                                                                                                                           |
| Страхова премія та тариф                        | – тариф визначається договором залежно від умов страхування.<br>– Стр. премія = (страхова сума × тариф) / 100.                                                                                                                                                      |
| Франшиза                                        | – від 0% до 15% (безумовна).                                                                                                                                                                                                                                        |
| Територія дії                                   | – Україна, без тимчасово окупованих, прифронтових і бойових територій, з урахуванням умов покриття воєнних ризиків; Європа, країни «Зеленої картки» та Східні території (Азербайджан, Грузія).                                                                      |
| Строк дії договору                              | – до 1 року.                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Наслідки невиконання обов'язків страхувальником | – можлива відмова у виплаті за несвоєчасне повідомлення про подію або невиконання умов договору; за договором не сплачено премію у визначений строк.                                                                                                                |
| Відомості для оцінки ризику                     | – тип і вартість АТЗ; страхова сума і франшиза; пробіг; дані реєстрації; режим використання; країна виробництва; історія страхування; наявність пошкоджень чи викрадень; випадки втрати ключів чи документів; строк дії договору; інші дані, що впливають на тариф. |

*Джерело: розроблено автором на основі [43]*

Ці сучасні страхові продукти надають страховику та страхувальникам гнучкі можливості щодо визначення об'єкта страхування, переліку ризиків та параметрів договору страхування, сприяють індивідуалізації страхових послуг і їх адаптації до потреб клієнта.

Серед окремих переваги вищезазначених страхових продуктів виділимо такі:

– відповідність інтересам споживачів. Продукти пропонують захист не лише від типових страхових ризиків (ДТП, протиправні дії, стихійні лиха, пожежа), а й від специфічних випадків (витрати на евакуацію, технічну допомогу), що особливо важливо для власників складної спецтехніки або тих, хто часто подорожує;

- гнучкість умов. Можливість індивідуального узгодження страхової суми, тарифів і франшиз дає змогу адаптувати страхове покриття до фінансових можливостей та потреб кожного клієнта, що є ключовим фактором задоволення попиту на страхові послуги;

- прозорість і контроль ризиків. Чітко визначені умови страхування, територіальні обмеження, а також вимоги до інформування страхувальників підвищують довіру і знижують потенційні конфлікти при настанні страхового випадку;

- правове та ринкове підґрунтя. Продукти враховують сучасну законодавчу базу України щодо ведення страхового бізнесу, особливості соціально-економічної ситуації, що гарантує стабільність і легітимність страхових відносин;

- покриття додаткових послуг, зокрема, асистанс (технічна допомога), що робить пропозиції конкурентоспроможними на ринку і відповідає зростаючим очікуванням клієнтів щодо якості та спектра послуг.

Для укладення договорів страхування СК «Княжа VIG» організовує андерайтинг та продаж своїх страхових продуктів через багатоканальну модель дистрибуції, що поєднує традиційні та цифрові підходи.

Для реалізації страхових продуктів у сегменті автострахування та інших видів страхування автомобільного транспорту страховик «Княжа Вієнна Іншуранс Груп» застосовує комплексну багатоканальну модель збуту, до яких належать:

- агентська та філіяльна (відділення) мережа, що забезпечує прямий контакт із клієнтами та підтримку у процесі укладання страхових договорів;

- цифрові канали, до яких відносяться офіційний вебсайт компанії, мобільний додаток та онлайн-калькулятор страхових продуктів, що дозволяють споживачам здійснювати придбання страхових послуг у дистанційному режимі;

- співпраця з незалежними посередниками, яка розширює можливості доступу клієнтів до страхових продуктів.

Окрім цього, компанія реалізує партнерські програми, що передбачають взаємодію з банками та іншими фінансовими установами, спрямовану на підвищення доступності страхових послуг для широкого кола споживачів. Така

багатоканальна стратегія забезпечує комплексний підхід до дистрибуції страхових продуктів, сприяючи оптимізації продажів та підвищенню клієнтської лояльності.

Андерайтинг страхування авто-каско страховик здійснює відповідно умов, визначених інформаційнішим документом про страховий продукт та андерайтинговою політикою компанії, на основі детального аналізу ризиків, що дозволяє формувати індивідуальні умови страхування авто-каско, адаптовані до конкретних потреб кожного клієнта, і включає:

- оцінку об'єкта страхування: тип та вартість авто, пробіг, країна виробництва, історія попередніх договорів страхування;
- аналіз поведінки водія: наявність попередніх страхових випадків, порушень правил дорожнього руху;
- визначення умов використання: страхових ризиків, розмір страхової суми та франшизи, термін страхування, режим використання автотранспорту, наявність додаткового обладнання та інші.

Процес визначення страхового випадку, розрахунку суми збитку, страхового відшкодування та здійснення виплат за страховими продуктами компанії (зокрема комплексним страхуванням наземного транспорту, каско та асистансом) організовується у такій послідовності (табл. 2.14).

Таблиця 2.14 – Процес урегулювання страхових випадків у СК «Княжа Вієнна Іншуранс Груп»

| Етап                                 | Зміст процесу                                                       | Основні дії                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|--------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Визначення страхового випадку     | Встановлення факту настання події, що має ознаки страхового випадку | <ul style="list-style-type: none"> <li>– повідомлення про подію (упродовж 3–5 днів);</li> <li>– прийняття заяви, фіксація дати, місця, обставин;</li> <li>– збір доказів (фото, відео, поліцейні матеріали);</li> <li>– перевірка відповідності події умовам договору.</li> </ul>                                 |
| 2. Визначення суми збитку            | Оцінка розміру шкоди, заподіяної внаслідок страхового випадку       | <ul style="list-style-type: none"> <li>– проведення огляду пошкодженого АТЗ;</li> <li>– експертна оцінка збитку (власними або незалежними експертами);</li> <li>– збір документів (кошториси, акти, квитанції);</li> <li>– розрахунок страхового відшкодування з урахуванням франшизи, лімітів, зносу.</li> </ul> |
| 3. Страхове відшкодування та виплата | Прийняття рішення та здійснення виплати страхового відшкодування    | <ul style="list-style-type: none"> <li>– прийняття рішення (про виплату або відмову);</li> <li>– інформування страхувальника про результати;</li> <li>– перерахування коштів протягом до 30 днів;</li> <li>– контроль строків і консультаційна підтримка клієнта.</li> </ul>                                      |

Джерело: розроблено автором на основі [43]

Крім того, особливості страхової виплати для послуг асистансу передбачають, що у разі виникнення технічних проблем під час подорожі компанія забезпечує оперативне реагування на звернення клієнта, організацію та оплату послуг евакуації, ремонту транспортного засобу, медичної допомоги відповідно до лімітів страхового покриття.

Отже, процес врегулювання страхових випадків за послугами автомобільного страхування у СК «Княжа» є чітко регламентованим, прозорим і орієнтованим на забезпечення оперативного та справедливого відшкодування збитків клієнтам. Це підвищує довіру споживачів до продуктів компанії і відповідає стандартам європейської страхової практики.

### **2.3 Особливості страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів**

У сучасних умовах інтенсивного розвитку автомобільного транспорту та зростання рівня автомобілізації суспільства страхування цивільної відповідальності автовласників набуло особливої актуальності. Цей напрям страхування виконує важливу соціальну функцію, спрямовану на забезпечення захисту майнових інтересів третіх осіб, які можуть зазнати збитків унаслідок ДТП. Зважаючи на обов'язкову [14] та добровільну форму такого страхування, а також на високий рівень ризиків, пов'язаних з експлуатацією автотранспорту, дослідження особливостей організації, функціонування та динаміки цього сегмента страхового ринку є важливою складовою аналізу не тільки автомобільного страхування у цілому, але й на рівні діяльності страхової компанії.

Дані табл. 2.15 свідчать, що у «СК «Княжа VIG» упродовж 2020-2024 рр. страхові премії за обов'язковим страхуванням відповідальності автовласників зросли з 321131,0 тис. грн до 1129785,0 тис. грн (або майже у 3,5 рази), тоді як частка такого страхування у загальному обсязі премій з автомобільного

страхування у компанії знизилася з 53,7 % у 2020 до 42,9 % у 2023 р., але знову повернулась до 53,7 % у 2024 р. (рис. 2.7). Така неоднозначна динаміка частки може вказувати на вплив зовнішніх факторів (серед яких виділимо зміну страхових тарифів, регулювання, активність конкурентів) або коливання попиту на інші види страхування. За добровільним страхуванням премії зросли з 10116,0 тис. грн до 30482,0 тис. грн (або у 3 рази), але частка цього сегменту в загальних преміях лишається стабільно низькою, від 1,7 % до 1,1-1,4 %, тобто він не має значного впливу на загальну структуру. Премії зі страхування «Зелена картка» мають найвищий темп зростання, понад 5 разів (546,6 %) і може бути пов'язане із розширенням географії (територіального) покриття, підвищенням мобільності громадян і ростом міжнародних перевезень. Але їх частка в загальних преміях зросла з 18,5 % у 2020 р. до піку 39,7 % у 2023 р., але впала до 28,8 % у 2024 р.

Таблиця 2.15 – Динаміка обсягів страхових премій зі страхування відповідальності автовласників у «СК «Княжа VIG» у 2020-2024 рр.

| Показники                                                                                                            | 2020     | 2021     | 2022      | 2023      | 2024      | Темп зростання, % |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|-------------------|
| Автомобільне страхування, тис. грн, у тому числі                                                                     | 597560,0 | 769059,0 | 1019045,0 | 1687695,0 | 2104840,1 | 352,2             |
| Валові страхові премії з обов'язкового СЦПВАВ, тис. грн                                                              | 321131,0 | 402423,0 | 470672,0  | 723854,0  | 1129785,0 | 351,8             |
| Частка валових страхових премій з обов'язкового СЦПВАВ у загальному обсязі премій по компанії, %                     | 53,7     | 52,3     | 46,2      | 42,9      | 53,7      | -                 |
| Страхові премії з міжнародного страхування «Зелена картка», тис. грн                                                 | 110828,0 | 153736,0 | 357552,0  | 670018,0  | 605763,0  | 546,6             |
| Частка валових страхових премій з міжнародного страхування «Зелена картка» у загальному обсязі премій по компанії, % | 18,5     | 20,0     | 35,1      | 39,7      | 28,8      | -                 |
| Страхові премії з добровільного СЦПВАВ, тис. грн                                                                     | 10116,0  | 13271,0  | 13553,0   | 19298,0   | 30482,0   | 301,3             |
| Частка валових страхових премій з добровільного СЦПВАВ у загальному обсязі премій по компанії, %                     | 1,7      | 1,7      | 1,3       | 1,1       | 1,4       | -                 |

Джерело: розроблено автором на основі [40]

Зауважимо, що темпи зростання страхових премій зі страхування автоцивілки та «Зеленої картки» значно перевищують темпи зростання страхування авто-каско, що свідчить про більшу активність споживачів у сегменті обов'язкових і міжнародних видів страхового захисту. Страхування авто-каско менш динамічне, що може вказувати на більш високу ціну послуги, обмежену купівельну спроможність або вплив зовнішніх факторів. Різке збільшення премій зі страхування «Зелена картка» впливає на загальний приріст сегменту автомобільного страхування, показуючи розширення страхового портфеля компанії.

Загальні страхові виплати з автомобільного страхування СК «Княжа VIG» збільшились з 322 381 тис. грн у 2020 році до 862 723 тис. грн у 2024 р., що відповідає темпу зростання 167,6 % (табл. 2.16). Це свідчить про значне розширення виплат зі страхуванням авто, що відображає зростання портфеля компанії та підвищення обсягів врегулювання страхових випадків.

Таблиця 2.16 – Динаміка обсягів страхових виплат зі страхування автоцивільної відповідальності в «СК «Княжа VIG» у 2020-2024 рр.

| Показники                                                                                                       | 2020     | 2021     | 2022     | 2023     | 2024     | Темп зростан., % |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|------------------|
| Страхові виплати з автомобільного страхування, у тому числі                                                     | 322381,0 | 410058,0 | 386046,0 | 648002,0 | 862723,0 | 267,6            |
| Валові страхові виплати з обов'язкового СЦПВАВ, тис. грн                                                        | 142845,0 | 188121,0 | 163281,0 | 249115,0 | 408476,0 | 286,0            |
| Частка валових страхових виплат з обов'язкового СЦПВАВ у загальному обсязі виплат по компанії, %                | 44,3     | 45,9     | 42,3     | 38,4     | 47,3     | -                |
| Страхові виплати з міжнародного страхування «Зелена картка», тис. грн                                           | 35188,0  | 31998,0  | 56653,0  | 147776,0 | 236775,0 | 672,9            |
| Частка валових стр. виплат з міжнародного страхування «Зелена картка» у загальному обсязі виплат по компанії, % | 10,9     | 7,8      | 14,7     | 22,8     | 27,4     | -                |
| Страхові виплати з добровільного СЦПВАВ, тис. грн                                                               | 1503,0   | 1818,0   | 2831,0   | 1996,0   | 5296,0   | 352,4            |
| Частка валових страхових виплат з добровільного СЦПВАВ у загальному обсязі виплат по компанії, %                | 0,5      | 0,4      | 0,7      | 0,3      | 0,6      | -                |

Джерело: розроблено автором на основі [41]

Валові страхові виплати з обов'язкового СЦПВАВ мають таку динаміку: від 142 845 тис. грн у 2020 р. до 408 476 тис. грн у 2024 р. (темп зростання 186 %). Його частка у загальному обсязі виплат з автострахування коливалася в межах 38,4 - 47,3 %, що свідчить про стабільну роль обов'язкового страхування у структурі виплат, при одночасному коливанні через вплив інших видів страхових продуктів.

Страхові виплати з міжнародного страхування «Зелена картка» зросли найдинамічніше - 572,9 %, з 35 188 тис. грн у 2020 р. до 236 775 тис. грн у 2024 р. Частка такого страхування у загальному обсязі виплат збільшилась з 10,9 % до 27,4 %, що вказує на швидке нарощування міжнародного сегмента та його зростаючу значущість у структурі страхових виплат компанії.

Виплати за добровільним СЦПВАВ залишаються невеликими за абсолютними показниками, але демонструють високий темп зростання - 252,4 %, з 1 503 тис. грн у 2020 р. до 5 296 тис. грн у 2024 р. Його частка у загальному обсязі виплат залишається незначною (0,3–0,7 %), що свідчить про помірний вплив добровільного страхування на загальний обсяг виплат, проте з перспективою розвитку.

Отже СК «Княжа VIG» показує позитивну динаміку страхових виплат у сегменті автомобільного страхування, що свідчить про ефективне управління ризиками та збільшення обсягів врегулювання страхових випадків. Міжнародний сегмент «Зелена картка» стає важливим драйвером зростання, формуючи понад чверть загального обсягу виплат до 2024 р. Обов'язкове страхування автовідповідальності продовжує забезпечувати стабільність структури виплат, тоді як добровільне страхування поки що має малі абсолютні обсяги, проте виявляє значний потенціал для розвитку.

Обов'язкове страхування відповідальності автовласників характеризується стабільним рівнем виплат у діапазоні 34,4-46,7 % (табл. 2.10 у пар. 2.2). У 2024 р. цей показник склав 36,2 %, що є економічно безпечним та не свідчить про загрозу збитковості. Міжнародне страхування «Зелена картка» мало тенденцію до зниження рівня виплат із 31,8 % у 2020 р. до мінімальних 15,8 % у 2022 р., однак у 2024 р. показник різко зріс до 39,1 %. Це зростання може бути зумовлене зміною

частоти або тяжкості збитків, а також впливом воєнних ризиків та активізацією виїзду за кордон. Добровільне СЦПВАВ демонструє найнижчі значення рівня виплат (10,3–20,9 %), що вказує на високу прибутковість цього продукту для страховика, але водночас може свідчити про відносно низьку кількість заявлених та врегульованих страхових випадків.

Обов’язкове СЦПВАВ СК «Княжа VIG» здійснює відповідно до вимог Закону України «Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 21.05.2024 р. № 3720-Іх [14], укладаючи договори внутрішнього та міжнародного страхування. Добровільне страхування відповідальності автовласників СК «Княжа VIG» здійснює відповідно до Загальних умов страхового продукту та діючих інформаційних документів про стандартний страховий продукт [42]. Для здійснення продажу договорів страхування відповідальності автовласників цей страховик використовує декілька основних каналів (табл. 2.17).

Таблиця 2.17 – Канали продажу договорів страхування автоцивільної відповідальності «СК «Княжа VIG»

| Канал продажу ОСЦПВ                                             | Характеристика                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Електронні канали (онлайн-продажі)                           | - продаж полісів через офіційні сайти страхових компаній;<br>- мобільні застосунки для оформлення електронного поліса;<br>- онлайн-платформи та маркетплейси для порівняння тарифів;<br>- інтеграція з електронними сервісами державних органів (реєстрація АТЗ). |
| 2. Продаж через агентську мережу, страхових брокерів            | - локальні та регіональні страхові агенти, що представляють одну або кілька компаній;<br>- оформлення електронного та паперового поліса.                                                                                                                          |
| 3. Продаж у відділеннях СК                                      | - офіційні офіси компаній для консультацій та оформлення договору.                                                                                                                                                                                                |
| 4. Продаж через банки та фінансові установи (банківський канал) | - продаж полісів разом із кредитними або лізинговими послугами.                                                                                                                                                                                                   |
| 5. Продаж через автоцентри та дилерів                           | - оформлення полісу під час придбання нового автомобіля або реєстрації АТЗ.                                                                                                                                                                                       |
| 7. Прямий контакт із клієнтом у державних сервісах              | - оформлення полісів у ЦНАП або під час техогляду/реєстрації автотранспорту.                                                                                                                                                                                      |

*Джерело: розроблено автором на основі [44, 45]*

Кожен канал дозволяє клієнтам обирати зручний спосіб оформлення полісу: онлайн, безпосередньо через агента або під час придбання чи реєстрації авто тощо.

Таким чином, різноманіття каналів продажу обов'язкового СЦПВАВ підвищує доступність страхових послуг для громадян, сприяє швидкому оформленню полісів та зручності обслуговування. Це позитивно впливає на охоплення страховкою та безпеку дорожнього руху, оскільки більше водіїв мають дійсний страховий поліс.

Основні умови договорів обов'язкового внутрішнього страхування відповідальності автовласників та наведено у ДодаткуД.

Для наочного порівняння розмірів страхової суми за шкоду життю, здоров'ю та майну потерпілих за внутрішніми договорами обов'язкового СЦПВАВ наведено табл. 2.18 з поступовим підвищенням сум залежно від часу та подій (припинення воєнного стану, вступ України до ЄС):

Таблиця 2.18 – Порівняння розмірів страхової суми за шкоду життю, здоров'ю та майну потерпілих з поступовим підвищенням сум залежно від часу та подій в Україні

| Вид шкоди                    | Дія з дня введення Закону                             | З 1 січня 2026 р. (після воєнного стану) | 1-й рік після вступу до ЄС            | 2-й рік після вступу до ЄС             | 3-й рік після вступу до ЄС             |
|------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|
| Життя та здоров'я потерпілих | 500,0 тис. грн на особу / 5 000,0 тис. грн на випадок | 1 000,0 тис. грн / 20 000,0 тис. грн     | 10 000,0 тис. грн / 50 000,0 тис. грн | 20 000,0 тис. грн / 100 000,0 тис. грн | 32 000,0 тис. грн / 160 000,0 тис. грн |
| Майно потерпілих             | 250,0 тис. грн на особу / 1 250,0 тис. грн на випадок | 2 000,0 тис. грн на випадок              | 10 000,0 тис. грн на випадок          | 16 000,0 тис. грн на випадок           | 32 000,0 тис. грн на випадок           |

*Джерело: розроблено автором на основі [14]*

Отже, аналіз умов страхування автоцивільної відповідальності відповідно до законодавства [14, 42] свідчить про системний підхід до регулювання ризиків, пов'язаних із ДТП. Основним об'єктом страхування є відповідальність власника ТЗ за шкоду життю, здоров'ю та майну потерпілих, що забезпечує фінансовий захист громадян та юридичних осіб у разі настання страхового випадку. Встановлені законом ліміти відповідальності (страхові суми) є достатньо високими та диференційованими залежно від часу вступу України у Європейський Союз, що відображає динаміку розвитку страхового ринку та зростання потреб у фінансовому захисті. Механізм визначення страхової премії передбачає врахування

низки факторів ризику (тип ТЗ, сфера використання, характеристики власника), що підвищує точність тарифікації та справедливість нарахування страхових платежів.

Важливим інструментом спрощення процедур врегулювання ДТП є механізм Європротоколу, який дозволяє оформити ДТП без виклику поліції у визначених законом випадках. Це спеціальний бланк, який використовується для повідомлення про настання ДТП. Його заповнюють водії, які брали участь у ДТП, безпосередньо на місці події. Після цього документ подається до страховика як підтвердження факту ДТП. Основні умови застосування Європротоколу СК «Княжа VIГ» представлено у табл. 2.19.

Таблиця 2.19 – Умови оформлення ДТП за Європротоколом

| Умови застосування                                         | Сутність                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Форма бланку                                               | може бути паперовим або електронним (система «Електронний Європротокол»).                                                                                                                                                                                                      |
| Видача бланку                                              | паперовий бланк надається безкоштовно при укладенні договору ОСЦПВАВ. У разі втрати або використання видається новий за письмовою заявою.                                                                                                                                      |
| Історія та міжнародний досвід                              | У країнах ЄС оформлення ДТП без участі поліції застосовується з 1950-х років. Структура бланку уніфікована, відрізняється лише мовою.                                                                                                                                          |
| Умови використання                                         | - ДТП за участю двох транспортних засобів; шкода обмежується транспортним засобом, без пошкодження життя та здоров'я; обидва водії мають чинні поліси ОСЦПВАВ; згода водіїв щодо обставин ДТП; водії не перебувають під впливом алкоголю, наркотиків чи лікарських препаратів. |
| Обов'язок виклику поліції                                  | якщо хоча б одна умова не дотримана, виклик поліції є обов'язковим.                                                                                                                                                                                                            |
| Додаткові умови для електронного Європротоколу             | - діючі внутрішні поліси обох транспортних засобів;<br>- наявність мобільних пристроїв з фотокамерою та Інтернетом;<br>- коректні дані страхувальника та транспортного засобу в базі МТСБУ.                                                                                    |
| Права та обов'язки водіїв після використання Європротоколу | - можливість залишити місце ДТП; відсутність обов'язку повідомляти поліцію; звільнення від адміністративної відповідальності; подання заповненого бланку до страховика протягом 3-х робочих днів (автоматично для електронної форми)                                           |
| Зміни з 01.01.2025 р.                                      | скасування ліміту страхового відшкодування для випадків, оформлених через Європротокол.                                                                                                                                                                                        |

*Джерело: розроблено автором на основі [46, 47]*

Поряд із застосуванням Європротоколу, важливу роль у підвищенні оперативності відшкодування збитків відіграє система прямого врегулювання страхових випадків за договорами автоцивільної відповідальності. Це механізм, за якого страхова компанія потерпілого, що уклала договір обов'язкового страхування автовідповідальності, здійснює виплати за шкоду, завдану автотранспортному засобу потерпілого, замість страховика винуватця ДТП. Для

цього страхувальнику не потрібно укладати додаткові договори, достатньо чинного договору страхування автоцивілки. Такий підхід забезпечує зручність і швидкість виплат, оскільки страхувальник звертається до «своєї» компанії незалежно від того, хто винен у ДТП. Проте СК «Княжа» не включена до Переліку страховиків, учасників Угоди про пряме врегулювання збитків.

Основні умови міжнародного страхування «Зелена картка» відповідно до законодавства представлено у табл. 2.20.

Таблиця 2.20 – Основні умовами міжнародного страхування «Зелена картка» відповідно до законодавчого регулювання

| Назва умови                   | Умова                                                                 | Сутність                                                                                                        |
|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Об'єкт страхування            | Відповідальність власника автотранспортного засобу (АТЗ)              | Шкода життю, здоров'ю та/або майну третіх осіб через експлуатацію АТЗ.                                          |
| Страхові суми, ліміти         | Залежно від законодавства країни ДТП                                  | Ліміти визначаються згідно з нормами тієї країни, де сталося ДТП.                                               |
| Франшиза                      | Не застосовується                                                     | Договір без франшизи.                                                                                           |
| Строк дії договору, територія | Мінімум 15 діб, максимум – 1 рік; територія: країни «Зелена картка»   | Договір діє на країнах-членах системи, крім Росії, Білорусі, або окремі дозволені країни.                       |
| Початок дії договору          | О 0:00 доби після внесення до Єдиної централізованої бази даних МТСБУ | Договір стає чинним лише після запису в Єдину централізовану базу даних МТСБУ.                                  |
| Страхова премія               | Мінімальна та максимальна межа; встановлення індивідуально            | Мінімум 65 грн, максимум 80 000 грн; враховується марка АТЗ, ризики, територія, історія.                        |
| Обов'язки сторін              | Інформування, документування, дотримання умов                         | Страховальник надає достовірні дані, повідомляє зміни; страховик надає поліс/сертифікат, вносить запис до бази. |
| Винятки, підстави для відмови | Шкода самому винуватцю, умисні дії, поза територією дії               | Спори, втрати, навмисні дії тощо, це підстави для відмови у страховій виплаті.                                  |
| Припинення договору           | За згодою, зміни власника, знищення АТЗ                               | Дострокове припинення можливе за обумовленими випадками; повертається частина премії                            |
| Форма договору, сертифікат    | Письмова або електронна форма; сертифікат «Зелена картка»             | Договір укладається письмово або в електронному вигляді, посвідчується сертифікатом «Зелена картка»             |

*Джерело: розроблено автором на основі [14]*

Зауважимо, що в кожній країні для міжнародних договорів «Зелена картка» встановлено власні ліміти відповідальності перед третіми особами. Високі ліміти за тілесні ушкодження: у більшості країн Європи вони становлять кілька мільйонів євро на випадок, що гарантує значний рівень фінансового захисту потерпілих (табл. 2.21). Ліміти майнової шкоди менші, ніж за життя/здоров'я, але також достатні для відшкодування серйозних збитків. Схожість лімітів у країнах Центральної та

Східної Європи: наприклад, Польща, Литва, Угорщина, Хорватія мають близькі значення. Відсутність єдиних сум на одну особу у всіх країнах: деякі країни зазначають тільки ліміти на випадок. Загалом система «Зелена картка» забезпечує гармонізований мінімальний рівень покриття, що дозволяє вільний рух транспортних засобів через країни-члени системи.

Таблиця 2.21 – Мінімальні лімітів відповідальності за міжнародною системою «Зелена картка» у деяких країнах Західної Європи

| Країна    | Ліміт за тілесні ушкодження (€ (євро) на одного потерпілого) | Ліміт за тілесні ушкодження (€ на один стр. випадок) | Ліміт за майнову шкоду (€ на один стр. випадок) |
|-----------|--------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| Німеччина | -                                                            | 7 500 000 €                                          | 1 300 000 €                                     |
| Італія    | 1 300 000 €                                                  | 6 450 000 €                                          | 1 300 000 €                                     |
| Іспанія)  | -                                                            | 70 000 000 €                                         | 15 000 000 €                                    |
| Угорщина  | 1 220 000 €                                                  | 6 070 000 €                                          | 1 220 000 €                                     |
| Хорватія  | 1 300 000 €                                                  | 6 450 000 €                                          | 1 300 000 €                                     |
| Франція   | -                                                            | 5 000 000 €                                          | -                                               |
| Естонія   | -                                                            | 5 600 000 €                                          | 1 200 000 €                                     |
| Польща    | 1 050 000 €                                                  | 5 210 000 €                                          | 1 050 000 €                                     |
| Литва     | 1 050 000 €                                                  | 5 210 000 €                                          | 1 050 000 €                                     |

*Джерело: розроблено автором на основі [48]*

Таким чином, міжнародне страхування «Зелена картка» забезпечує адекватний фінансовий захист потерпілих у разі ДТП за кордоном. Встановлені високі ліміти відповідальності стимулюють водіїв дотримуватися правил дорожнього руху (ПДР), сприяють безпеці дорожнього руху на міжнародному рівні. Умови страхування «Зеленої картки» відповідають ролі страхування у забезпеченні безпеки дорожнього руху, виконуючи функцію превентивного та компенсаторного механізму одночасно.

Окрім обов'язкового страхування відповідальності автовласників, певного розвитку в Україні набуло також добровільне страхування відповідальності автовласників, яке є його логічним доповненням і дає змогу розширити обсяг страхового захисту. Такий вид послуг активно впроваджується низкою страхових компаній, зокрема «СК «Княжа VIG», яка реалізує власні програми добровільного страхування відповідальності автовласників, що передбачають підвищені ліміти виплат і додаткові опції захисту страхувальників. Основні умовами такого страхування, визначені СК «Княжа VIG» відповідно до «Інформаційного документ про стандартний страховий продукт «Страхування відповідальності, яка виникає

внаслідок використання наземного транспортного засобу» (додаток 1 № 130 від 28.06.2024 р.) [44] та наведено у табл. 2.22.

Таблиця 2.22 – Основні умови добровільного страхування відповідальності автовласників СК «Княжа VIG»

| Умови страхування                              | Сутність умови страхування                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Клас страхування                               | Клас 10: «Страхування відповідальності, яка виникає внаслідок використання АТЗ (у т. ч. відповідальність перевізника)».                                                                                                                                                                                                                               |
| Об'єкт страхування                             | Цивільна відповідальність за шкоду, заподіяну третім особам (життю, здоров'ю, майну) в результаті ДТП з участю АТЗ страхувальника.                                                                                                                                                                                                                    |
| Страхові ризики                                | Страховим випадком визнається ДТП під час експлуатації АТЗ.                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Строк дії договору і територія страхування     | Строк: до 1 р. Територія: Україна, за виключенням тимчасово окупованих, територій бойових дій, лінії розмежування, територій, де органи влади не здійснюють повноваження.                                                                                                                                                                             |
| Розмір страхової суми (ліміт відповідальності) | Мінімальний ліміт: 50 000 грн Максимальний ліміт: 1 000 000 грн (із можливістю встановлення більших сум за погодженням).                                                                                                                                                                                                                              |
| Франшиза                                       | Залежить від програми. Так, за Програмою «Відповідальний водій»: франшиза абсолютна (встановлена у фіксованій сумі); за Програмою «Стандарт»: франшиза не застосовується (0).                                                                                                                                                                         |
| Тариф, страхова премія                         | Тариф встановлюється в договорі страхування (ДС) залежно від обраних умов. Премія = тариф × страхова сума відповідальності.                                                                                                                                                                                                                           |
| Порядок сплати премії                          | За Програмою «Відповідальний водій»: одноразово за весь строк ДС; за Програмою «Стандарт»: одноразово або частинами (за погодженням).                                                                                                                                                                                                                 |
| Обов'язки сторін / інші умови                  | Страхувальник повинен надати інформацію, що має істотне значення; несвоєчасне повідомлення чи невиконання обов'язків може бути підставою для відмови у виплаті. Страховик має право відмовити у виплаті, якщо є підстави, виключені випадки, або умови договору не дотримані. Договір набуває чинності лише за умови вчасної сплати страхової премії. |

*Джерело: розроблено автором на основі [44]*

Таким чином, продукт добровільного страхування відповідальності автовласника забезпечує розширену гнучкість порівняно з обов'язковим страхуванням, клієнт і страховик можуть домовлятися про умови, що найкраще відповідають ризикам і фінансовим можливостям клієнта. Водночас добровільне страхування має високі вимоги до клієнта (обов'язок інформувати, дотримання правил, правильні дані), і страховик має право відмовити у виплаті, якщо умови порушені. Добровільне страхування не замінює обов'язковий поліс, воно доповнює його або служить резервним механізмом для покриття ризиків поза межами обов'язкового страхування. Отже, роль добровільного страхування відповідальності автовласника у безпеці дорожнього руху полягає у тому, що воно сприяє підвищенню фінансової захищеності третіх осіб у випадках ДТП та стимулює водіїв відповідальнішому ставленню до безпеки та підсилює культуру страхування.

## РОЗДІЛ 3

### ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ АВТОСТРАХУВАННЯ ДЛЯ ЗМІЦНЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

#### **3.1 Міжнародний досвід автомобільного страхування та можливості його адаптації до вітчизняних умов**

У сучасних умовах інтеграції України до європейського правового та економічного простору особливого значення набуває вивчення і запозичення кращих практик у сфері автомобільного страхування. Досвід країн з усталеними підходами регулювання автострахування, серед яких, Польща, Німеччина, Франція, Велика Британія, свідчить про ефективність поєднання законодавчого регулювання, цифрових механізмів контролю та економічних стимулів, спрямованих на підвищення дисципліни водіїв і рівня страхового покриття. У цих країнах, наприклад, обов'язкове страхування відповідальності автовласників виконує не лише компенсаційну функцію, а й виступає важливим інструментом профілактики ДТП та забезпечення соціального захисту учасників дорожнього руху. Аналіз відповідних правових, організаційних та фінансових механізмів, що застосовуються в державах ЄС, дозволяє визначити напрями їх адаптації до вітчизняних реалій з урахуванням поточних викликів на страховому ринку України.

Так, у Німеччині сформовано дієві механізми покриття ризиків, пов'язаних з експлуатацією автотранспорту, які показують баланс між регуляторним втручанням і ринковими принципами.

Німеччина є однією з провідних європейських країн із високорозвиненою сферою страхування автотранспортних засобів, яка відзначається комплексністю, високим рівнем цифровізації та широким спектром добровільних страхових продуктів. Окрім обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності

(Kfz-Haftpflichtversicherung), значне поширення мають добровільні форми страхування, зокрема, страхування авто-каско (Vollkasko та Teilkasko), які забезпечують фінансовий захист у випадку пошкодження, знищення чи викрадення транспортного засобу [49].

Часткове каско (Teilkaskoversicherung) покриває ризики, пов'язані з викраденням, стихійними лихами (град, повінь тощо), пожежею, зіткненням із дикими тваринами, розбиттям скла тощо. Повне каско (Vollkaskoversicherung), окрім захисту за частковим каско, включає також покриття збитків, завданих унаслідок власної вини водія або вандалізму. Такий підхід дозволяє забезпечити власникам автотранспортних засобів більш високий рівень захисту, особливо для нових або дорогих автомобілів [49].

Варто зазначити, що в Німеччині значну роль відіграє система бонус-малус (Schadenfreiheitsrabatt), яка стимулює обережну поведінку водіїв шляхом надання знижок до страхових премій за безаварійне водіння. Розмір знижки може суттєво варіюватися залежно від кількості років без страхових випадків, що є ефективним інструментом управління страховими ризиками та зменшення морального ризику.

Інноваційним елементом сучасного німецького страхового ринку є розвиток телематики в автострахуванні (Telematik-Tarife), що передбачає встановлення спеціальних пристроїв або використання мобільних додатків для збору даних про стиль водіння. На основі цих даних страховики можуть формувати індивідуальні тарифи, що сприяє персоналізації страхових послуг і підвищенню прозорості ціноутворення [50].

Зауважимо, що в Україні також спостерігається поступове впровадження телематичних рішень у сфері автострахування. Зокрема, страхові компанії «ARX» (пропонує з 2016 р. продукт «КАСКО Смарт») [51], «UNIVERSALNA» [52], «ІНГО» [53] пропонують програми, які використовують мобільні додатки або GPS-пристрої для моніторингу стилю водіння клієнтів. Це дає змогу не лише формувати більш справедливі індивідуальні страхові тарифи, а й заохочує водіїв до обережнішої поведінки на дорозі, що позитивно впливає на рівень безпеки дорожнього руху.

Страхування цивільної відповідальності автовласників (Kfz-Haftpflichtversicherung) в Німеччині є обов'язковим видом страхування для всіх власників транспортних засобів відповідно до Закону «Pflichtversicherungsgesetz» [54]. Без належного полісу відповідальності третіх осіб не можливо зареєструвати автомобіль (Kraftfahrzeug) у відповідних органах. Законом визначені такі мінімальні страхові суми: 7,5 млн євро за тілесні ушкодження; 1,22 млн євро за матеріальні збитки; 50 000 євро за фінансові збитки (pure financial loss), непрямі або немайнові втрати [54]. Це означає, що поліс повинен покривати такі види збитків як травми або смерть людей, шкода майну, а також інші фінансові втрати, пов'язані із страховим випадком.

Якщо транспортний засіб експлуатується в Німеччині, але має місце реєстрації в іншій країні ЄС, може застосовуватись «Green Card» (зелена карта) чи інші домовленості задля забезпечення виплат потерпілим у Німеччині. Страхова премія залежить від багатьох характеристик, серед яких: тип транспортного засобу та модель; типове призначення і експлуатація (наприклад, приватне чи комерційне використання); регіон реєстрації транспортного засобу; історія безаварійного водіння (Schadenfreiheitsklasse), кількість років без страхових виплат або претензій впливає на знижку [49]. Крім того, з 2024 року введено нові регіональні класи («Regionalklassen») для страхування відповідальності, які враховують статистику шкод в межах конкретного району (Kreis, Gemeinde). Регіональні класи можуть значно впливати на розмір страхового внеску [55]. Є виключення із відповідальності компанії, коли страхування не діє або може бути застосовано регрес (повернення витрат страховику), наприклад, у випадку керування без дозволу або стану алкогольного сп'яніння.

Однією з тенденцій в Німеччині є імплементація нової європейської директиви щодо страхування відповідальності за використання моторних транспортних засобів (EU-Richtlinie zur Kfz-Haftpflichtversicherung), що призводить до змін у законодавстві, зокрема щодо актуалізації мінімальних страхових вимог та умов звільнень для певних категорій транспортних засобів (наприклад, самохідних машин з низькою максимальною швидкістю, або спеціальної техніки) [56].

Іншу проблему становить встановлення справедливих тарифів із врахуванням регіональних ризиків та асиметричної інформації, тому страховики мають балансувати між адекватністю оцінки ризику (щоб не занижувати премію для небезпечних класів) та соціальною доступністю страхування. У цьому випадку проводяться дослідження ефективності класифікаційних систем ризику та тарифів.

У Франції страхування автоцивільної відповідальності (fr. *assurance responsabilité civile automobile*, або *assurance au tiers*) є обов'язковим для усіх власників моторних транспортних засобів, призначених для руху по дорогах відповідно до Закону № 58-208 від 27.02.1958 р. [57]. Ця вимога застосовується незалежно від того, чи використовується автомобіль постійно чи тимчасово, чи перебуває він у русі, чи просто знаходиться на стоянці. Таке страхування передбачає компенсацію за [58]: матеріальні збитки (майно третіх осіб, інші транспортні засоби чи інфраструктуру, 1,3 млн євро на випадок); збитки тілесні або у випадку травм або смерті (витрати на медичне лікування, реабілітацію, а також майбутні втрати доходу потерпілих, без обмеження суми); фінансові збитки, які безпосередньо пов'язані з тілесними або матеріальними ушкодженнями третіх осіб.

При цьому автовласник (чи водій) не отримує власної компенсації за ушкодження власного автомобіля у межах стандартного обов'язкового поліса. Відповідно до французького законодавства, невиконання обов'язку страхування тягне за собою юридичні наслідки, зокрема, штрафні санкції, можливі обмеження щодо експлуатації транспортного засобу та адміністративні покарання. Крім того, для контролю наявності полісу застосовуються різні механізми: страховики видають страхові сертифікати, існує національна база даних (реєстр транспортних засобів з верифікованими полісами), наприклад, *Fichier des Véhicules Assurés* (FVA), що дозволяє перевіряти, чи застрахований автотранспорт.

У Франції зі страхування автоцивільної відповідальності передбачено низку виключень і спеціальних правових механізмів, що регулюють нестандартні ситуації, обмеження відповідальності страховика та додаткові гарантії для потерпілих. Зокрема, стандартний страховий поліс не покриває випадки керування транспортом без відповідного дозволу, у стані алкогольного сп'яніння або під час

вчинення аморальних чи протиправних дій. Водночас, Закон «Badinter» 1985 р. суттєво посилив права потерпілих у ДТП, спростивши процедуру отримання компенсації та скоротивши строки її призначення. Крім того, законодавством встановлено мінімальні пороги страхового покриття щодо матеріальних збитків, які страховик зобов'язаний гарантувати. Страхування автоцивільної відповідальності у Франції має як позитивні риси, так і певні обмеження (табл. 3.1)

Таблиця – 3.1. Переваги та обмеження у страхуванні автоцивільної відповідальності у Франції

| Переваги                                                                                                                                        | Обмеження                                                                                                                                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Законодавча обов'язковість забезпечує, що більшість водіїв мають хоча б мінімальне покриття, що знижує ризики для потерпілих.                   | Обов'язкові поліси не покривають збитки власного авто, що є проблемою для власників дорогих або нових транспортних засобів.                               |
| Норматив «Badinter» підвищив захист потерпілих, спростив і прискорив процедури компенсації.                                                     | Вартість страхових премій може бути значно вищою в регіонах із підвищеною аварійністю, що створює соціальну нерівність у витратах на страхування.         |
| Централізовані реєстри страхування дозволяють краще контролювати наявність полісів і зменшують кількість випадків водіння авто без страхування. | Страхування залишається обов'язковим навіть у випадках, коли автомобіль не використовується, що призводить до додаткових фінансових витрат для власників. |

*Джерело: розроблено автором на основі [57, 58]*

У Польщі страхування автомобільної цивільної відповідальності (Odpowiedzialność Cywilna, OC) є обов'язковим для власників механічних транспортних засобів, зареєстрованих на території країни і регулюється Законом «Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych» [59]. Цей Закон регулює та гарантує захист потерпілих у випадку збитку матеріального або тілесного характеру, спричиненого автотранспортом. За відсутність діючого полісу OC можуть накладатися штрафи. Мінімальні суми виплат за шкоду життю, здоров'ю третіх осіб становлять 5 210 000 євро на один страховий випадок; за матеріальні збитки – 1 050 000 євро, у той час коли в Україні ці суми становлять 500 000 грн на одного потерпілого (5 000 000 грн. на один страховий випадок незалежно від кількості потерпілих осіб) та 250 000 грн. на одного потерпілого (1 250 000 грн. на один страховий випадок незалежно від кількості потерпілих осіб). Порівняння страхових лімітів за обов'язковим страхуванням цивільної

відповідальності автовласників у Польщі, Франції, Німеччині та Україні представлено у табл. 3.2.

Таблиця 3.2. Порівняння мінімальних лімітів страхових виплат із обов'язкового страхування відповідальності автовласників у Франції, Німеччині, Польщі та Україні (з перерахунком українських сум у євро)

| Країна    | Види компенсацій             | Ліміти                                          |
|-----------|------------------------------|-------------------------------------------------|
| Франція   | Тілесні ушкодження / смерть  | Без обмеження                                   |
|           | Матеріальні збитки           | 1 300 000 €                                     |
| Німеччина | Тілесні ушкодження           | 7 500 000 €                                     |
|           | Матеріальні збитки           | 1 220 000 €                                     |
|           | Фінансові / немайнові втрати | 50 000 €                                        |
| Польща    | Тілесні ушкодження           | 5 210 000 €                                     |
|           | Матеріальні збитки           | 1 050 000 €                                     |
| Україна   | Тілесні ушкодження           | 500 000 грн / особа → $\approx 10\,310$ €*      |
|           |                              | 5 000 000 грн / випадок → $\approx 103\,097$ €* |
|           | Матеріальні збитки           | 250 000 грн / особа → $\approx 5\,155$ €*       |
|           |                              | 1 250 000 грн / випадок → $\approx 25\,775$ €*  |

\* Усі українські суми перераховані в євро за курсом 1 євро  $\approx 48,5039$  грн станом на 05.10.2025 р.

*Джерело: розроблено автором на основі [14, 57, 58, 59]*

Отже, у Німеччині мінімальний ліміт страхових виплат за тілесні ушкодження становить 7,5 млн євро на один випадок, що більш ніж у 70 разів перевищує навіть найвищий ліміт, передбачений в Україні. У Франції взагалі не встановлено верхньої межі для виплат у разі шкоди життю та здоров'ю, що забезпечує максимально справедливую компенсацію постраждалим. У Польщі страхові ліміти також суттєво перевищують українські, зокрема, у десятки разів. Матеріальні збитки, у Німеччині, Польщі та Франції встановлені межі на рівні від 1 до 1,3 млн євро. В Україні ці суми еквівалентні лише приблизно 5 - 25 тис. євро, залежно від кількості потерпілих, що в середньому у 40-50 разів менше.

Німеччина єдина серед розглянутих нами країн чітко виділяє окремий вид компенсації, а саме, немайнові збитки або фінансові втрати (pure financial loss), встановлюючи для них мінімальний ліміт у 50 тис. євро. Pure financial loss (означає «чиста фінансова втрата») – це втрати, які мають винятково фінансовий характер і не супроводжуються фізичним ушкодженням особи чи речі. Це може бути, наприклад: втрачений прибуток підприємства, яке не змогло працювати через ДТП (наприклад, блокування дороги у вантажній зоні); збитки від затримки постачання,

якщо ДТП призвела до зриву контрактів; втрати, пов'язані з зупинкою бізнес-процесів через недоступність офісу, складу тощо; фінансові витрати третіх осіб, які не зазнали прямої матеріальної або фізичної шкоди, але постраждали опосередковано. В українському законодавстві зі страхування автоцивільної відповідальності такий вид компенсації взагалі не передбачений, що суттєво обмежує рівень захисту інтересів потерпілих.

У Польщі існує фонд гарантій UFG, який здійснює нагляд, а також гарантує страхову виплату у разі, коли винуватець не має полісу або є невстановленим. UFG у Польщі - це функціональний аналог МТСБУ в Україні, хоча є певні відмінності в структурі та деталях діяльності. Зокрема, UFG – це державна установа, що підпорядковується міністерству фінансів Польщі (хоча діє незалежно в межах повноважень). МТСБУ - саморегулювна організація, створена страховиками, які укладають договори ОСЦПВАВ в Україні. Тобто, структурно не повні аналоги, але функціонально виконують дуже схожі завдання, головне з яких захист потерпілих у випадках, коли немає змоги отримати компенсацію напряду від винуватця ДТП.

У Польщі, поряд з обов'язковим страхуванням цивільної відповідальності (ОС, «Odpowiedzialność Cywilna»), існує добровільне страхування автомобіля (Autocasco, «АС»), яке захищає власника від фінансових збитків, пов'язаних із пошкодженням або втратою власного автотранспорту. Це страхування має великий попит і широко застосовується, особливо для нових та дорогих авто, або у випадку, коли авто береться в кредит чи лізинг.

У добровільному страхуванні автомобіля усі умови страхування залежать від конкретної страхової компанії та додаткових опцій (наприклад, покриття розбитого скла, викрадення, стихійних явищ тощо). Поліс «АС» може покривати збитки внаслідок викрадення, механічних пошкоджень (наприклад, зіткнення, удар об перешкоди, пошкодження, спричинені стихійними явищами). Часто в «АС» включаються додаткові сервіси, заміну шин, або пакети, які покривають скло. Але страховики можуть виключати певні території (наприклад, країни, які вважаються високоризиковими) або випадки, коли водій був у стані алкогольного сп'яніння. Страхова премія по «АС» залежить від терміну експлуатації автомобіля, його

вартості, марки, моделі, історії пошкоджень, іноді від віку і стажу водія. Існують «mini-AC» або «mini Autocasco» пакети з обмеженим покриттям, наприклад, лише від вогню, викрадення або пошкодження від викрадення або злочинних дій [60].

З метою удосконалення обов'язкового страхування цивільної відповідальності автовласників в Україні, важливим є вивчення досвіду країн ЄС, зокрема Німеччини, Франції, Польщі, які мають стабільно функціонуючі системи такого страхування з високим рівнем правового захисту потерпілих та ефективного тарифного регулювання. Це, у свою чергу, дає можливість виокремити ряд елементів, доцільних до імплементації в українських умовах (табл. 3.3).

Таблиця 3.3 – Компоненти міжнародного досвіду обов'язкового страхування відповідальності автовласників, придатні для адаптації в Україні

| Елемент системи                                             | Країна-джерело     | Сутність механізму                                                                                                            | Можливість адаптації в Україні                                                                                                                                                                 |
|-------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Єдина електронна база застрахованих авто (FVA)              | Франція            | Централізована база даних, що дає змогу поліції та іншим органам контролю перевіряти наявність поліса в режимі реального часу | Висока, в Україні вже існує МТСБУ, можлива модернізація з фокусом на автоматичний обмін з поліцією                                                                                             |
| Обов'язковість страхування навіть при нерухомому стані авто | Франція, Німеччина | Поліс повинен бути чинним навіть якщо транспортний засіб не експлуатується, але перебуває на обліку                           | Помірна, може викликати суспільний опір, але виправдана для зменшення «сірих зон»                                                                                                              |
| Впровадження телематичних тарифів (pay-how-you-drive)       | Німеччина          | Тариф залежить від стилю керування, що зменшує асиметрію інформації між страхувальником і страховиком                         | Висока, наразі впроваджена лише окремими страховиками; доцільно поширити серед усіх учасників сегменту автострахування.                                                                        |
| Санкції за відсутність страхування                          | Франція            | Високі штрафи, конфіскація авто у разі відсутності чинного поліса                                                             | Середня, в Україні законодавство передбачає штрафи (425 грн, подвоюється при несплаті), але конфіскація чи інші жорсткіші заходи поки не передбачені; потребує чіткішої реалізації та контролю |

*Джерело: розроблено автором на основі [56, 57, 58, 59]*

З урахуванням аналізу зарубіжного досвіду та сучасного стану страхування відповідальності автовласників в Україні, пропонуємо ряд заходів, спрямованих на вдосконалення такого страхування, зокрема:

- цифровізація перевірки наявності поліса: запровадження інтегрованої бази між МТСБУ та Нацполіцією за аналогією з FVA (Франція) дозволить унеможливити керування незастрахованими авто;

- подальший розвиток і повна реалізація системи бонусів за безаварійне водіння, за прикладом Schadenfreiheitsklasse у Німеччині, дозволить посилити роль страхового стажу в Україні та сприятиме формуванню культури відповідального водіння;

- розвиток usage-based insurance (UBI): Тестування пілотних проєктів страхування з телематикою для окремих категорій водіїв;

- підвищення штрафів і контроль: За прикладом Франції, варто переглянути розмір штрафів за відсутність поліса та розробити механізм конфіскації транспортного засобу при систематичних порушеннях;

- автоматична пролонгація або сповіщення про завершення поліса: Створити обов'язкову систему нагадувань через додатки, email або SMS для запобігання «забутим» страховкам.

Узагальнення міжнародного досвіду, зокрема практик Німеччини, Франції та Польщі, свідчить про важливість системного підходу до організації автострахування, який ґрунтується на поєднанні законодавчої чіткості, прозорих механізмів контролю та економічної відповідальності автовласників. Кожна з проаналізованих моделей демонструє різний рівень інституційної зрілості, однак їх об'єднує орієнтація на ефективний захист потерпілих та стимулювання безпечної поведінки учасників дорожнього руху. Для України адаптація окремих елементів цих систем, таких як автоматичне поновлення полісів, посилення контролю за наявністю страхового покриття та впровадження телематичних рішень, може стати основою для модернізації національного ринку страхування відповідальності автовласників відповідно до європейських стандартів. Водночас, запровадження таких змін потребує врахування соціально-економічних умов, рівня правосвідомості населення та інституційної спроможності регуляторних органів.

### 3.2 Шахрайство в автомобільному страхуванні: види, проблеми та вплив на безпеку дорожнього руху

Шахрайство в автомобільному страхуванні є однією з найсуттєвіших проблем функціонування страхового ринку, яка не лише підриває фінансову стабільність страхових компаній, а й опосередковано впливає на рівень безпеки дорожнього руху. Масштаби та складність шахрайських дій у сегменті страхування авто-каско та страхуванні відповідальності автовласників створюють серйозні виклики для страховиків, регуляторних органів і самих учасників страхових відносин, формуючи додаткові економічні та соціальні ризики (табл. 3.4).

Таблиця 3.4 – Динаміка правопорушень у страхуванні та фінансовій діяльності в Україні у 2019-2023 рр.

| Показники                                                                      | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | Темп зростання, % |
|--------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|-------------------|
| Усього правопорушень у страхуванні та фінансовій діяльності, од., у тому числі | 3340 | 3712 | 3151 | 1530 | 1668 | 49,9              |
| - фінансова діяльність, од                                                     | 3203 | 3608 | 3081 | 1492 | 1622 | 50,6              |
| - страхування, од.                                                             | 137  | 104  | 70   | 38   | 46   | 33,6              |
| - частка правопорушень у сфері страхування у загальному обсязі, %              | 4,1  | 2,8  | 2,2  | 2,5  | 2,8  | -                 |

*Джерело: розроблено автором на основі [61]*

Аналіз статистичних даних свідчить про загальну тенденцію до зниження кількості правопорушень у страховій сфері упродовж 2019-2023 рр. Так, якщо у 2019 р. було зафіксовано 137 випадків, то у 2023 р. їхня кількість скоротилася до 46, що становить лише приблизно третину від рівня 2019 р. Темп зниження за аналізований період склав близько 33,6 %, що відображає суттєве покращення дисципліни та контрольних механізмів у страхових операціях.

Водночас частка правопорушень у страхуванні в загальному обсязі правопорушень у сфері фінансової та страхової діяльності залишається незначною, коливаючись у межах 2-4 %. Найвищий рівень зафіксовано у 2019 р. (4,1%), після чого спостерігається зменшення частки до 2,2-2,8 % у 2021-2023 рр. Така динаміка

свідчить про відносно стабільне покращення правової дисципліни у страхових компаніях порівняно з фінансовим сектором у цілому, а також про посилення контролю та нагляду з боку регулятора, зокрема НБУ.

Однак вищезазначена тенденція не є об'єктивною. Вона, на наш погляд, не відображає реального стану речей, має латентний характер, оскільки не всі страхові компанії звертаються до правоохоронних органів у разі виявлення фактів страхового шахрайства. У більшості випадків такі інциденти врегульовуються внутрішньо, шляхом відмови у страховій виплаті або анулювання договору, без офіційної реєстрації правопорушення. Відтак, реальна кількість випадків страхового шахрайства може бути суттєво вищою, ніж це відображено у статистичних даних, що зумовлює певне спотворення уявлення про рівень правопорушень у страховій сфері.

Вплив страхового шахрайства може проявлятися у кількох взаємопов'язаних аспектах: підвищення страхових тарифів, зниження доступності страхових продуктів, зменшення довіри населення до страхових компаній та порушення соціально-економічної функції обов'язкового страхування. Усе це створює умови, за яких добросовісні учасники дорожнього руху можуть залишатися без належного страхового захисту, що прямо впливає на безпеку на дорогах та ефективність системи компенсації збитків у випадку ДТП.

Шахрайство у страхуванні – це умисні дії страхувальника, вигодонабувача, третіх осіб або навіть представників страховика, спрямовані на незаконне отримання страхового відшкодування або інших фінансових вигод, що призводять до матеріальних збитків страхової компанії. Такі дії порушують принципи добросовісності страхових відносин і знижують довіру до страхування загалом.

В українському законодавстві поняття страхового шахрайства прямо не визначене, проте його ознаки охоплюються нормами Кримінального кодексу України (зокрема ст. 190 «Шахрайство»), де йдеться про заволодіння чужим майном або правом на майно шляхом обману чи зловживання довірою [62]. У сфері страхування це означає навмисне спотворення інформації для отримання неправомірної виплати чи вигоди.

У літературних джерелах виділяються різні підходи до визначення поняття страхового шахрайства, що відображають специфіку цього явища (табл. 3.5).

Таблиця 3.5 – визначення поняття страхового шахрайства різними авторами

| Автор                       | Сутність поняття «Страхове шахрайство»                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| В. Пластун,<br>О. Кривицька | недобросовісну дію суб'єктів страхування або третіх осіб, в результаті якої суб'єкти договору отримують можливість на незаконній і безоплатній основі повертати вкладений капітал.                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| О. Барановський             | недобросовісне отримання страхового відшкодування шляхом обману або зловживання довірою, а також як випадок, коли страхувальник сплачує менше за страхову премію або приховує важливу інформацію при укладенні чи виконанні угоди страхування.                                                                                                                                                                                                                      |
| Л. Шірінян                  | змова або свідомо протиправна поведінка окремих суб'єктів страхових відносин, навмисно неправильне відображення (подання) даних щодо умов договору страхування, внаслідок чого такі суб'єкти отримують можливості незаконно змінити (використати) умови договору страхування на свою користь чи отримати відшкодування без належних підстав, що випливають із законодавства, заволодіти чужим майном чи придбати права на майно шляхом обману, зловживання довірою. |

*Джерело: розроблено автором на основі [63, 64, 65, 66]*

Так, Л. Шірінян трактує його як свідомо протиправну поведінку або змову сторін страхових відносин, що полягає у поданні неправдивих даних чи обмані з метою незаконного отримання виплат або зміни умов договору. О. Барановський визначає шахрайство як недобросовісне отримання страхового відшкодування через обман, зловживання довірою чи приховування важливої інформації, акцентуючи на фінансових та інформаційних аспектах. В. Пластун і О. Кривицька розглядають його як незаконне отримання вигоди на безоплатній основі, підкреслюючи економічні наслідки для страхових компаній. Таким чином, визначення сутності страхового шахрайства дозволяє врахувати як поведінкові, так і економічні та правові аспекти, що є важливим для аналізу проблем автомобільного страхування та розробки механізмів запобігання шахрайству.

Вищезазначені аналітичні дані (табл. 3.4) свідчать, що в структурі страхового шахрайства в Україні найбільшу частку становлять випадки, пов'язані з автострахуванням (приблизно 62 %), тоді як страхування життя та здоров'я охоплює близько 10 %, страхування тварин – близько 5 %, а інші види страхування – близько 23 % [67, с. 110]. Це вказує на підвищений рівень ризику шахрайських дій саме у сфері автомобільного страхування, де подібні зловживання є одними з

найбільш поширених і фінансово відчутних для страхових компаній. Таку тенденцію особливо чітко можна простежити у сфері страхування авто-каско, та страхуванні цивільної відповідальності автовласників. При цьому характер шахрайських дій у кожному з цих видів має свої особливості, зумовлені специфікою відповідних страхових послуг. Основні прояви страхового шахрайства узагальнено в табл. 3.6.

Таблиця 3.6 – Типові види страхового шахрайства в автомобільному страхуванні

| Основні схеми шахрайства                            | Сутність порушення                                                                                           |
|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Страхування авто-каско                              |                                                                                                              |
| Інценування ДТП                                     | – умисне створення ситуації, що імітує страхову подію (зіткнення, пошкодження тощо) для отримання виплати;   |
| Завищення розміру збитку                            | – перебільшення вартості ремонту, внесення у кошторис неіснуючих пошкоджень або деталей;                     |
| Подання неправдивих відомостей                      | – викривлення обставин ДТП (дати, місця, причин) для уникнення відмови у виплаті;                            |
| Повторне страхування авто                           | – страхування одного авто у кількох компаніях і подання вимог про відшкодування після одного випадку кожній; |
| Інценування крадіжки                                | – штучне створення обставин зникнення авто (наприклад, продаж за кордон і подання заяви про викрадення).     |
| Страхування цивільної відповідальності автовласника |                                                                                                              |
| Фіктивні ДТП                                        | – змова кількох осіб для подання неправдивих заяв про збитки;                                                |
| Підроблення документів                              | – використання підроблених актів огляду, довідок поліції, рахунків СТО тощо;                                 |
| Подвійне страхування (повторні звернення)           | – заявлення одного випадку кільком страховикам або через різних осіб;                                        |
| Фіктивні потерпілі або авто                         | – використання підставних осіб чи транспортних засобів, які нібито зазнали збитків;                          |
| Змова з працівниками страховика або СТО             | – підтвердження неправдивих даних про збитки працівниками страхової компанії чи станції техобслуговування.   |

*Джерело: розроблено автором*

До найпоширеніших мотивів, чому особа вчиняє шахрайство (внутрішня причина) здійснення страхового шахрайства належать: прагнення швидко отримати гроші; відчуття безкарності або низького ризику викриття; бажання компенсувати реальні, але нестрахові збитки; психологічні чинники (азарт, схильність до ризику, попередній «успішний досвід»).

Крім того, на думку Неджері В.І. до таких мотивів слід віднести фінансові проблеми сімейного характеру, прагнення покрити боргові зобов'язання та необхідність сплати кредитів, термін дії яких добігає кінця [68]. Кривицька О.Р. і

Коваленко Д.В. серед мотивів здійснення страхового шахрайства виділяють: використання страхового шахрайства як основного джерела доходу; прагнення отримати максимально можливу компенсацію; бажання відшкодувати витрачені на страхові внески кошти; отримання додаткової вигоди для страхових компаній, а також інші мотиви матеріального або морального характеру [64, с. 149].

Мотиви визначають, чому особа вчиняє шахрайство, цілі шахрайських дій – визначають конкретні фінансові чи матеріальні результати, яких прагне порушник. До типових цілей страхового шахрайства в автомобільному страхуванні слід віднести: незаконне отримання страхового відшкодування; заволодіння коштами страховика без настання страхового випадку; зменшення розміру власних витрат на ремонт; уникнення відповідальності за ДТП; отримання подвійного відшкодування з різних полісів.

Реалізація таких мотивів і цілей має негативні наслідки як для окремих учасників страхових відносин, так і для страхового ринку загалом. Шахрайство призводить до зростання збитковості страхових портфелів, підвищення тарифів для добросовісних страхувальників, погіршення фінансової стійкості страховиків і зниження рівня довіри до ринку страхування загалом. Для запобігання таким діям страховики впроваджують системи антикризового моніторингу, аналізу підозрілих заяв, співпрацюють із правоохоронними органами та МТСБУ, а також використовують інструменти цифрової ідентифікації та аналітики великих даних (Big Data) для виявлення повторюваних схем шахрайства.

Ефективна протидія страховому шахрайству є однією з ключових умов стабільності страхового ринку, особливо у сфері автомобільного страхування, яка через масовість і фінансову привабливість для зловмисників належить до найбільш уразливих сегментів. Механізми запобігання шахрайству охоплюють нормативно-правові, організаційні, технологічні та інформаційно-аналітичні інструменти, спрямовані на зниження ризиків неправомірних виплат і забезпечення прозорості страхових відносин (табл. 3.7).

Страхове шахрайство є одним із найбільш деструктивних факторів, що порушують рівновагу автомобільного страхування, підриваючи його фінансову

Таблиця 3.7 – Механізми запобігання страховому шахрайству у сфері автомобільного страхування

| Група механізмів               | Зміст і основні заходи                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Нормативно-правові          | <ul style="list-style-type: none"> <li>- кримінальна відповідальність за заволодіння чужим майном шляхом обману (ст. 190 КК України), що охоплює подання неправдивих даних до СК;</li> <li>- Закон України «Про страхування» та Положення НБУ про систему управління страховика зобов'язують створювати внутрішні системи управління ризиками, зокрема ризиками шахрайства;</li> <li>- регламенти діяльності МТСБУ передбачають ведення єдиної бази даних страхових випадків і виплат за ОСЦПВ для виявлення повторних або фіктивних звернень;</li> <li>- потребує вдосконалення законодавче визначення «страхового шахрайства» як окремого правопорушення.</li> </ul> |
| 2. Організаційні               | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Формування у страховика підрозділів внутрішньої безпеки або антикорупційних відділів, що аналізують підозрілі випадки;</li> <li>- проведення внутрішніх аудитів страхових виплат і перевірки документів;</li> <li>- розроблення стандартів належної перевірки клієнтів для виявлення потенційно ризикових страхувальників;</li> <li>- співпраця з МТСБУ та правоохоронними органами для обміну інформацією про підозрілі схеми;</li> <li>- централізований облік ДТП у базі МТСБУ для простеження історії страхувальників і транспортних засобів.</li> </ul>                                                                  |
| 3. Технологічні                | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Використання єдиних електронних реєстрів договорів (електронний поліс ОСЦПВАВ) для контролю дублювання та запобігання підробкам;</li> <li>- застосування Big Data та аналітики AI для виявлення нетипових або повторюваних шаблонів страхових подій;</li> <li>- цифрова ідентифікація (BankID, Дія.Signature) для зниження ризику фіктивного укладання договорів;</li> <li>- фото- та відеофіксація стану автомобіля до укладення договору;</li> <li>- онлайн-моніторинг заяв про страхові випадки для запобігання повторним зверненням.</li> </ul>                                                                           |
| 4. Інформаційно-аналітичні     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Централізована база даних МТСБУ про страхові випадки, виплати та порушення;</li> <li>- страховики створюють внутрішні «чорні списки» страхувальників, посередників і СТО, які були причетні до сумнівних операцій;</li> <li>- міжнародний обмін інформацією про випадки транскордонного шахрайства, зокрема викрадень або «експорту» авто для подальших фіктивних заяв.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                            |
| 5. Просвітницько-комунікаційні | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Проведення інформаційних кампаній страховиками, ЛСОУ, НАСУ, АСБ щодо правових наслідків подання неправдивих даних та формування етичних стандартів взаємодії;</li> <li>- підвищення рівня страхової культури населення.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

Джерело: розроблено автором на основі [31, 62, 69, 70]

стабільність і довіру споживачів до страхування. Його негативний вплив проявляється не лише у прямих фінансових втратах страховиків, а й у системних наслідках для усього бізнесу, від підвищення собівартості страхових послуг до зниження інвестиційного потенціалу сектору. Негативний вплив страхового шахрайства простежується у кількох напрямках табл. 3.8.

Таким чином, страхове шахрайство є системною загрозою фінансовій стабільності страхового ринку, і зокрема автомобільному страхуванню, оскільки

Таблиця 3.8 – Основні напрями негативного впливу страхового шахрайства

| Напрямок впливу                                      | Сутність наслідків                                                                                                                                                           |
|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Фінансові наслідки для страховиків                | Зростання необґрунтованих виплат, зменшення прибутковості й платоспроможності, збільшення витрат на перевірки та розслідування, підвищення собівартості страхових продуктів. |
| 2. Вплив на тарифи та ринкову рівновагу              | Підвищення страхових тарифів для компенсації збитків, зниження доступності послуг, відтік сумлінних клієнтів, зростання збитковості портфеля.                                |
| 3. Зниження ліквідності та інвестиційного потенціалу | Скорочення резервів і вільного капіталу, зменшення можливостей для інвестування, послаблення фінансової стабільності страховиків.                                            |
| 4. Репутаційні ризики та втрата довіри               | Поширення недовіри до страхових компаній, зменшення кількості договорів і страхових премій, зниження соціально-економічної ролі автострахування.                             |
| 5. Макроекономічні ефекти                            | Дестабілізація фінансових потоків, скорочення податкових надходжень, зниження фінансової інклюзії населення, послаблення конкуренції на ринку.                               |

*Джерело: авторська розробка*

порушує баланс між страховими преміями та виплатами, знижує ліквідність, підвищує збитковість портфелів і підриває довіру до послуг страховиків. Для нейтралізації цього впливу необхідно запроваджувати комплексну політику, яка поєднує жорсткий фінансовий контроль, цифровізацію процесів, уніфікацію даних та міжгалузеву взаємодію між страховиками, регулятором і правоохоронними органами. Тільки за умови системного підходу до запобігання шахрайству можливе забезпечення стійкого розвитку автомобільного страхування та фінансової надійності національного страхового ринку.

### **3.3 Перспективи розвитку автомобільного страхування та посилення його ролі у забезпеченні безпеки дорожнього руху**

Важливим перспективним напрямом розвитку автомобільного страхування є удосконалення самих умов страхових продуктів, що дозволяє підвищити захист інтересів страхувальників, забезпечити більшу фінансову стабільність страховиків та стимулювати відповідальну поведінку учасників дорожнього руху.

З метою вдосконалення умов страхування та підвищення рівня захисту учасників дорожнього руху було внесено зміни до законодавства, що відображено у новій редакції Закону України «Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів» [14], метою яких є підвищення фінансової захищеності потерпілих, оптимізація роботи страховиків та створення прозорих і ефективних механізмів регулювання збитків.

Серед основних нововведень відзначимо значне збільшення страхових виплат: покриття витрат на ремонт автотранспортного засобу збільшився із 160 до 250 тис. грн, а компенсація витрат на лікування потерпілих – із 320 до 500 тис. грн. Таке підвищення лімітів дозволяє гарантувати відшкодування фактичних збитків і стимулює довіру громадян до системи автострахування. Одночасно очікується зростання вартості полісів, що буде обумовлене підвищенням фінансових ризиків страхових компаній у нових умовах.

Важливою зміною є скасування франшизи: страховик виплачуватиме відшкодування у повному обсязі, що усуває практику часткового покриття збитків на користь страхувальника та підвищує прозорість фінансових відносин. Для пільгових категорій громадян, таких як учасники бойових дій чи особи з інвалідністю, передбачено обов'язкове придбання полісу з 50 % знижкою, що забезпечує рівність умов страхового захисту для всіх учасників дорожнього руху.

Система прямого врегулювання збитків стане обов'язковою для всіх страхових компаній. Це означає, що потерпілий може звертатися безпосередньо до свого страховика для отримання виплати, незалежно від винуватця ДТП, що підвищує оперативність та ефективність врегулювання страхових випадків. Нововведення також передбачають можливість організації ремонту безпосередньо на авторизованих СТО без урахування зносу, що сприятиме поверненню транспортного засобу до стану «до ДТП».

Закон запроваджує обмеження щодо наявності кількох активних полісів на один транспортний засіб, а також передбачає інтеграцію системи автоцивілки з електронним контролем через камери фіксації порушень швидкісного режиму, що дозволить ефективно відстежувати дотримання правил страхування та підвищить

дисципліну водіїв [71]. Водночас слід враховувати перехідний період: упродовж 2025 р. на дорогах України будуть діяти як старі, так і нові поліси, що потребує адаптації механізмів врегулювання страхових випадків та координації між страховиками для уникнення юридичної невизначеності.

Одним із найбільш резонансних нововведень, яке привернуло значну увагу суспільства, стало підвищення вартості полісів автоцивілки. Раніше тарифи регулювало МТСБУ, натомість вищезазначеним Законом страховики отримали право самостійно визначати розмір страхових премій. Внаслідок цього середні ціни на поліс зросли приблизно у 2–3 рази порівняно з 2024 р. [72]. Але таке збільшення вартості супроводжується вищезазначеним розширенням страхового покриття, що забезпечує більш комплексний захист страхувальників.

Страхові компанії постійно вдосконалюють страхові продукти для автотранспортних засобів, прагнучи залучити нових клієнтів, підвищити лояльність існуючих страхувальників та ефективно захищати їхні фінансові інтереси у разі настання страхових випадків. У межах кожного страхового продукту формуються різноманітні програми страхування, які відрізняються обсягами страхових ризиків, рівнем застосування франшизи, умовами покриття та додатковими сервісами, такими як організація ремонту на авторизованих СТО або послуги юридичної підтримки (про що було зазначено у підрозділі 2.2). Удосконалення страхових продуктів включає впровадження інноваційних підходів до оцінки ризиків, використання телематичних даних для моніторингу поведінки водія, диференціацію тарифів залежно від стилю керування та адаптацію продуктів під індивідуальні потреби клієнтів. Такі зміни сприяють підвищенню привабливості страхових послуг, зменшенню фінансових втрат страховиків та стимулюванню відповідальної поведінки учасників дорожнього руху.

Одним із ключових напрямів подальшого розвитку автомобільного страхування є впровадження механізмів, що стимулюють безпечну поведінку водіїв та зменшують кількість дорожньо-транспортних пригод. Серед перспективних інструментів виділимо системи бонус-малус та диференційовані страхові тарифи, які дозволяють страхувальнику отримувати економічний стимул

за безаварійне керування транспортним засобом і водночас підвищують відповідальність учасників дорожнього руху.

Механізм бонус-малус передбачає надання знижок за безаварійну поведінку протягом визначеного періоду та підвищення страхового тарифу у разі участі у ДТП або настання страхового випадку, викликаного водієм. Це створює прямий фінансовий стимул для дотримання правил дорожнього руху та зменшення ризику аварійних ситуацій. Диференційовані тарифи формуються з урахуванням різних ознак ризику, що відображають особливості поведінки водія та характеристик транспортного засобу (табл. 3.9).

Таблиця 3.9 – Основні показники для диференціації страхових тарифів зі страхування автотransпортних засобів

| Ознака ризику                      | Вплив на тариф                                                  |
|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Стиль водіння                      | Телематичні дані про швидкість, різкі гальмування, маневрування |
| Вік та стаж водія                  | Молоді та недосвідчені водії отримують вищий тариф              |
| Тип та технічний стан АТЗ          | Більш безпечні та сучасні авто отримують знижки                 |
| Частота та тяжкість ДТП у минулому | Водії з історією аварій підлягають підвищеному тарифу           |
| Територія експлуатації АТЗ         | Райони з високою аварійністю впливають на розмір тарифу         |

*Джерело: розроблено автором*

Впровадження таких систем сприяє точнішій оцінці ризиків страховиками та дозволяє водіям безпосередньо контролювати власну поведінку через економічний стимул. Це, у свою чергу, зменшує кількість аварій, оптимізує страхові виплати та підвищує фінансову стійкість страхових компаній.

Перспективним напрямом розвитку автомобільного страхування є активна участь страхових компаній у освітніх та соціальних програмах, спрямованих на підвищення культури безпечного водіння та профілактику ДТП. Такий підхід дозволяє не лише формувати відповідальну поведінку учасників дорожнього руху, але й підвищує довіру споживачів до страховиків, створюючи імідж соціально відповідальної компанії. Страхові компанії можуть долучатися до програм безпеки руху через такі основні механізми (табл. 3.10).

МТСБУ також виступає важливим учасником у формуванні освітньої платформи, спрямованої на підвищення рівня обізнаності водіїв щодо питань обов'язкового страхування відповідальності автовласників. У межах цієї ініціативи

Таблиця 3.10 – Механізми участі страховиків у програмах безпеки

| Механізм участі                         | Цільова аудиторія                                        | Результати участі                                  |
|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| Освітні курси та тренінги               | – молоді та недосвідчені водії                           | – підвищення навичок безпечного водіння            |
| Соціальні інформаційні кампанії         | – усі учасники дорожнього руху                           | – формування культури безпечної поведінки          |
| Партнерство зі школами (університетами) | – студенти, школярі                                      | – інтеграція знань про безпеку у навчальний процес |
| Інноваційні страхові продукти           | – власники авто, що користуються телематичними системами | – своєчасні рекомендації та зменшення ризику ДТП   |

Джерело: розроблено автором

МТСБУ має онлайн-платформу, покликану надати водіям систематизовані знання про процедуру оформлення полісу, права та обов'язки страхувальників і застрахованих, алгоритми дій у разі ДТП, а також зміни законодавства, які набрали чинності з 2025 р. [73]. Метою такої освітньої ініціативи є: підвищити правову і страхову грамотність водіїв, зменшити кількість безполісних АТЗ та скоротити адміністративні бар'єри при врегулюванні страхових випадків (табл. 3.11).

Таблиця 3.11 – Характеристика освітньої платформи МТСБУ для водіїв

| Показник                  | Характеристика                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Структура платформи       | Платформа складається з 12 навчальних модулів (на момент запуску було 6 активованих), кожен супроводжується інтерактивними відеоматеріалами. Тематика охоплює: оформлення полісу ОСЦПВ, міжнародне страхування «Зелена картка», порядок дій при ДТП в Україні та за кордоном, використання «Європротоколу», механізм прямого врегулювання та захист прав споживачів. (за даними МТСБУ) |
| Цільова аудиторія         | Власники та користувачі автотранспортних засобів: усі категорії водіїв, зокрема ті, хто не має достатнього рівня знань у сфері автострахування.                                                                                                                                                                                                                                        |
| Операційні характеристики | Онлайн-доступність 24/7, інтеграція з YouTube-каналом МТСБУ, можливість безкоштовного користування, регулярне оновлення матеріалів відповідно до змін у законодавстві про автострахування. (МТСБУ)                                                                                                                                                                                     |

Джерело: розроблено автором на основі [73]

На наш погляд, участь МТСБУ в освітньому процесі водіїв та популяризації знань про страхування створює додаткові передумови для розвитку автомобільного страхування, виступаючи одним із важливих чинників, що впливають на його ефективність та стабільність, серед яких виділимо такі:

- підвищення культури страхування. Завдяки освітній платформі водії отримують чіткіше розуміння, що поліс ОСЦПВ не просто формальність, а засіб

фінансового захисту, що у свою чергу підвищує рівень легітимності та довіри до страхових продуктів;

- запобігання безполісному руху. Освітня активність сприяє зменшенню кількості АТЗ, що експлуатуються без чинного полісу, а отже зниженню «тіньової» частини ринку і ризиків, пов'язаних із необлікованою автоцивілкою;

- покращення врегулювання страхових випадків. Ознайомленість з процедурами «прямого врегулювання», Європротоколу та заявами про регламентну виплату сприяє більш ефективній взаємодії між учасниками та зменшенню строків врегулювання страхових виплат;

- сприяння стабілізації страхового ринку. Зростання рівня інформованості знижує адміністративні витрати страховиків на роботі із необізнаними клієнтами, що в перспективі може зменшити тарифні навантаження і вплинути на зниження рівня шахрайства.

Отже, освітня ініціатива МТСБУ представляє собою важливий інструмент стратегічного розвитку автострахування, оскільки підсилює компонент профілактики через підвищення рівня знань і відповідальної поведінки водіїв.

Важливим доповненням до цього процесу є участь закладів вищої освіти у формуванні компетентностей майбутніх фахівців страхового бізнесу. Так, у таких університетах, як КНЕУ, вивчається дисц. «Страхування», яка формує практичні навички оцінки ризиків, управління страховими продуктами та фінансової безпеки, а також професійні компетентності. На рівні магістерської освіти діє програма «Страхування та фінансова безпека», а з 2025 навчального року зреалізується освітня програма «Страховий бізнес». Участь студентів у таких програмах дозволяє: готувати висококваліфікованих спеціалістів, здатних інтегруватися у практику страхових компаній; долучати молодь до проведення навчальних та соціальних кампаній із безпеки дорожнього руху; сприяти поширенню культури відповідального водіння та підвищенню рівня безпеки на дорогах.

Таким чином, участь страховиків у соціально-освітніх програмах створює ефективний механізм профілактики ДТП та формування відповідальної поведінки водіїв. Синергія страховиків та закладів вищої освіти забезпечує підготовку

компетентних фахівців та поширення знань про безпечну поведінку на дорогах. Інтеграція освітніх ініціатив у страхову практику сприяє розвитку автомобільного страхування, підвищує довіру клієнтів і зміцнює фінансову стійкість страхових компаній.

Перспективним напрямом розвитку автострахування є впровадження інноваційних цифрових технологій, які докорінно трансформують традиційні підходи до оцінювання ризиків, управління договорами, врегулювання збитків і взаємодії між учасниками страхового ринку.

Упровадження інноваційних рішень у сфері автострахування відповідає європейським тенденціям розвитку фінансових послуг і створює підґрунтя для формування інтелектуальної екосистеми страхування, у якій ключовими чинниками виступають дані, аналітика та цифрова взаємодія.

Цифрові платформи та мобільні застосунки в автомобільному страхуванні являють собою програмно-технічні рішення, які забезпечують повністю або частково електронну взаємодію між страхувальником, страховиком, посередниками та контролюючими органами. Вони охоплюють такі функції: оформлення страхового полісу онлайн, керування страхового договору і виплатами через мобільний пристрій, телеметричний моніторинг поведінки водія, інтеграцію із зовнішніми реєстрами (реєстрація транспортних засобів, поліції, дані про порушення) та обмін даними між учасниками страхового ринку.

Завдяки цим цифровим сервісам з'являється можливість значно підвищити швидкість обслуговування, покращити прозорість страхових процесів, зменшити адміністративні витрати, спростити доступність страхування та знизити рівень шахрайства. В Україні вже є платформи і застосунки для автострахування (онлайн-оформлення полісів через агрегаційні сервіси) та інтеграції з державними інформаційними системами (зокрема, через Дія) для перевірки дійсності полісу (табл. 3.12).

Упровадження інноваційних технологій у сфері автомобільного страхування відкриває нові можливості для превенції ДТП, підвищення ефективності врегулювання збитків і зниження рівня шахрайства. Зокрема,

Таблиця 3.12 – Види цифрових платформ і мобільних застосунків в автомобільному страхуванні в Україні

| Вид платформи/додатку                    | Сутність                                                                                             | Приклади в Україні                                                       |
|------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Онлайн-агрегатори полісів                | Порівняння тарифів, купівля полісу ОСАГО чи авто-каско онлайн                                        | Сервіси-агрегатори страхування (онлайн-майданчики) parasol.ua            |
| Мобільний застосунок страховика          | Повнофункціональний додаток, де можна керувати договором, заявити збиток, отримати повідомлення      | Наприклад, застосунок myUNIQA Ukraine (страхова компанія) UNIQA          |
| Інтеграція з державними системами        | Перевірка дійсності полісу, VIN, реєстру транспортних засобів, фіксація порушень та безполісних авто | Проект цифровізації МТСБУ - інтеграція реєстрів kitsoft.ua               |
| Телематичні/Usage-based страхові сервіси | Моніторинг стилю водіння через датчики або застосунок, тариф залежить від поведінки                  | Частковий розвиток у міжнародній практиці; в Україні це СК «ARX», «INGO» |

*Джерело: розроблено автором на основі [74, 75, 76]*

телематичні системи, цифрові платформи, мобільні застосунки для оформлення та врегулювання страхових випадків, а також електронні поліси й автоматизований обмін даними виступають каталізаторами системних змін у культурі водіння та трансформації бізнес-процесів страховиків.

Конкретні цифрові інструменти та сервіси, які застосовують страхові компанії для підвищення ефективності операцій та покращення клієнтського досвіду зазначені у табл.3.13.

Застосування цифрових технологій трансформує операційні процеси в автострахуванні, зменшує витрати клієнтів і підвищує довіру до страховиків. Інновації формують основу «розумного страхування», орієнтованого на індивідуальні потреби та оперативність обслуговування. Перспективи розвитку ринку значною мірою визначає рівень цифровізації: великі компанії отримують переваги через інноваційні платформи, тоді як меншим страховикам потрібні доступні технологічні рішення для підвищення конкурентоспроможності.

Зауважимо, що важливу роль у розвитку автомобільного страхування відіграють макроекономічні чинники, що формують зовнішнє середовище для страховиків і визначають потенціал зростання ринку. До них належать темпи економічного зростання, рівень доходів населення, інфляція, стан фінансового сектору, зайнятість та валютна стабільність. Значущими є також правова стабільність і ефективність державного регулювання, які визначають умови роботи страховиків і захист прав споживачів.

Таблиця 3.13 – Цифрові інновації в автомобільному страхуванні

| Види інновацій                                  | Сутність                                                                                                                                                                                                                                                        | Результати впровадження                                                                                                          |
|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Електронні поліси та цифрові сервіси            | Упровадження електронних договорів страхування, переважно за полісами ОСЦПВ, що інтегруються з державними інформаційними системами (Нацполіція, Прикордонна служба, «Дія»). Забезпечується автоматизована перевірка чинності договорів у режимі реального часу. | Підвищення прозорості страхових операцій, зниження ризику шахрайства, спрощення доступу до страхових послуг.                     |
| Електронний європротокол                        | Цифровий інструмент для онлайн-оформлення ДТП без участі поліції. Водії можуть передати дані про інцидент страховій компанії через мобільний застосунок або вебплатформу.                                                                                       | Оперативне врегулювання страхових випадків, зменшення бюрократичних процедур, підвищення дисципліни водіїв.                      |
| Телематичне страхування (Usage-based insurance) | Використання телематичних пристроїв або мобільних застосунків для фіксації стилю керування автомобілем (різкість гальмування, швидкість, частота поїздок). На основі цих даних формується індивідуальний страховий тариф.                                       | Формування культури безпечного водіння, стимулювання обережності, надання бонусів та знижок для водіїв із низьким рівнем ризику. |
| Штучний інтелект та автоматизація процесів      | Використання AI для оцінки збитків за фото, прогнозування ризиків, персоналізації страхових продуктів. Автоматизація процесів пришвидшує врегулювання та знижує людський фактор.                                                                                | Скорочення часу обробки страхових випадків, зменшення помилок, зниження витрат на адміністрування.                               |
| Інтернет речей (IoT) і цифрові двійники         | Застосування IoT-пристроїв для моніторингу технічного стану авто та поведінки водія. Цифрові двійники відтворюють віртуальні копії транспортних засобів для точнішої оцінки ризиків.                                                                            | Превентивне управління ризиками, підвищення точності актуарних розрахунків, можливість прогнозування потенційних загроз.         |
| Автоматизовані бізнес-процеси                   | Упровадження систем Big Data, Policy Management Systems, Claims Management Systems, Underwriting Systems, AI-чатботів, систем обробки платежів тощо.                                                                                                            | Зростання ефективності внутрішнього управління, зменшення витрат часу й ресурсів, покращення якості клієнтського сервісу.        |

Джерело: розроблено автором на основі [77]

Таким чином, з урахуванням зазначених чинників можна зробити висновок, що перспективи розвитку автомобільного страхування визначаються не лише внутрішніми можливостями компаній та інноваційними технологіями, а й загальними економічними та соціальними умовами. Позитивна макроекономічна кон'юнктура сприяє зростанню попиту на продукти автострахування, підвищенню фінансової стійкості страховиків та активному впровадженню інновацій, тоді як негативні економічні тенденції можуть гальмувати розвиток такого страхування та змушувати страховиків шукати ефективні методи мінімізації фінансових ризиків і підтримки платоспроможності.

## ВИСНОВКИ

На підставі проведеного дослідження та враховуючи поставлені завдання, можна сформулювати такі висновки:

1. Автотранспортні засоби є важливим чинником формування попиту на автомобільне страхування, оскільки винахід і масове виробництво автомобілів у кінці XIX - на початку XX ст. спричинили появу нових соціально-економічних ризиків. Глобальний автопарк у 2024 р. перевищував 1,47 млрд одиниць, що зумовлює значний вплив на безпеку дорожнього руху та екологію. Український ринок, попри воєнні умови, також виявляє динамічне зростання кількості автотранспорту, понад 13 млн у 2024 р., що підвищує транспортне навантаження і актуалізує роль автомобільного страхування як механізму фінансової стабілізації та соціального захисту учасників дорожнього руху.

2. Динаміка ДТП в Україні у 2020-2024 рр. засвідчує, що збільшення кількості автотранспорту супроводжується високим рівнем аварійності (у 2024 р. зафіксовано 25781 ДТП). Кількість загиблих у ДТП залишається значною й у середньому становить 3165 осіб на рік. Такі показники формують серйозну соціальну проблему та свідчать про значні ризики і тяжкі наслідки ДТП.

3. Основними причинами ДТП залишаються перевищення швидкості (у 2024 р. - 39,4 %), порушення правил маневрування, недотримання проїзду перехресть та керування у стані сп'яніння (відповідно, 1000 випадків, 110 загиблих, 1302 травмованих). За характером подій домінують зіткнення автотранспортних засобів (41,7 %), наїзди на пішоходів (26,7 %) та на перешкоди (12,2 %). Поєднання вищезазначених факторів формує значні соціально-економічні втрати на рівні 3-3,5 % ВВП, що зумовлює потребу у формуванні механізмів відшкодування потенційних втрат, до яких належать як нестрахові інструменти (судово-претензійна робота, механізми адміністративного або договірної відшкодування збитків), так й інструмент страхування, серед яких ефективним є автомобільне страхування.

4. Автомобільне страхування є важливим елементом системи безпеки дорожнього руху, оскільки забезпечує перерозподіл ризиків між учасниками автотранспортного процесу, страхувальниками та страховиками. Такий механізм дозволяє зменшити фінансові втрати домогосподарств і суб'єктів господарювання у разі ДТП та інших ризиків, а також запобігає виникненню потенційного фінансового тягаря для держави, оскільки покриття збитків забезпечується страховими компаніями, а не державними коштами.

5. Автомобільне страхування є комплексною фінансовою категорією, яка поєднує захисні, компенсаційні та регулятивні механізми управління автотранспортними ризиками. Ризикова, попереджувальна, контрольна та заощаджувальна функції автострахування забезпечують перерозподіл ризику, стимулюють безпечну поведінку на дорогах, підвищують дисципліну страхувальників, гарантують обґрунтованість і справедливість страхових виплат, а також створюють фінансові передумови для мінімізації втрат від різних ризиків.

6. Ознаки автомобільного страхування відображають його специфіку як форми захисту майнових інтересів та інструменту компенсації збитків. Ризиковий характер, чітке цільове спрямування, правова регламентованість, масовість, динамічність ризиків і застосування франшизи формують особливості функціонування такого страхування. Вони забезпечують стандартизацію страхових продуктів, охоплення широкого кола страхувальників та адаптацію страхової діяльності до змін дорожнього середовища й поведінкових факторів.

7. Принципи автомобільного страхування становлять основу регулювання страхових правовідносин. Класичні принципи: страховий інтерес, максимальна добросовісність, гарантія страхових виплат і суброгація забезпечують ефективний та справедливий розподіл ризиків між сторонами автострахування. Їхнє доповнення специфічними принципами, такими як превентивність, масовість, ризиковість і законність, сприяє підвищенню відповідальності учасників дорожнього руху, прозорості та надійності страхових операцій, а також формує сталі механізми фінансового захисту.

8. Взаємодія між страховиком, страхувальником, потерпілим, посередниками та іншими особами створює інтегровану систему фінансово-правових відносин в автострахованні, від ефективності якої залежить якість страхового захисту, довіра до страхових послуг і рівень захисту прав споживачів.

9. Аналіз наукових підходів та практичних напрацювань у сфері автомобільного страхування засвідчує відсутність єдиного, уніфікованого підходу до його класифікації. Нині найбільш практично орієнтовану класифікацію визначив НБУ, який виокремлює три напрями: обов'язкове страхування відповідальності автовласників, міжнародне страхування «Зелена картка» та страхування авто-каско. Порівняння цього підходу з класифікаціями провідних науковців свідчить, що, попри наявні розбіжності, зокрема щодо включення додаткових продуктів (страхування багажу, вантажів тощо), усі автори виходять із базового поділу на обов'язкові та добровільні види страхових послуг і визнають важливість комплексного охоплення ризиків, пов'язаних із майновими інтересами автовласників та відповідальністю перед третіми особами.

10. Автомобільне страхування виконує відновлювальну, компенсаторну, превентивну та стабілізаційну ролі в економіці держави. Економічний ефект проявляється через залучення страхових премій у фінансовий обіг, формування інвестиційного потенціалу страховиків і підтримку фінансової стабільності суб'єктів автотранспорту. Соціальний ефект полягає в гарантуванні компенсації постраждалим особам, зниженні матеріального навантаження на домогосподарства та формуванні культури відповідальної поведінки водіїв. Безпековий аспект виражається у впливі страхування на зменшення аварійності через економічне стимулювання дотримання правил дорожнього руху.

11. Світова еволюція автомобільного страхування засвідчує прямий зв'язок між технічним прогресом, зростанням автомобілізації та законодавчою регуляцією. Від добровільних полісів кінця XIX ст. до обов'язкових у США (1925 р.) та Європі (1918–1930 рр.) цей сегмент ринку поступово формував стандартизовані страхові продукти, застосування актуарних методів і комплексне страхування від різних ризиків. Це забезпечило фінансову стабільність і мінімізацію економічних

наслідків автотранспортних ризиків, стимулювало розвиток страхових інститутів та підвищило рівень безпеки дорожнього руху.

12. В Україні розвиток автострахування відображає перехід від централізованої системи до ринкової економіки. Частка страхування автотранспорту у добровільному майновому страхуванні зростає з 9,9 % (1976 р.) до понад 40 % (1990 р.). Надалі цей сегмент ринку зазнавав якісних змін: у 2005-2010 рр. було запроваджено обов'язкове страхування цивільної відповідальності автовласників і створено МТСБУ, у 2011-2019 рр. розширився спектр страхових продуктів (програм). Сучасний етап характеризується цифровізацією, дистанційним врегулюванням збитків і персоналізацією тарифів, що підвищує ефективність захисту громадян і сприяє безпеці дорожнього руху.

13. Автомобільне страхування послідовно посилює свою вагу в у структурі страхових послуг в Україні: частка його премій зростає з 40,9 % у 2020 р. до 65,6 % у 2024 р., тобто майже на 25 %. У той час частка премій за іншими видами страхових послуг скоротилися з 43,7 % до 15,4 %, що свідчить про переорієнтацію ринку на автострахування як найбільш затребуваний сегмент.

14. Валові премії автострахування зросли з 16 419,9 млн грн у 2020 р. до 31 173,7 млн грн у 2024 р. (або на 189,9 %), що підтверджує стійкий попит на цей сегмент навіть у період воєнних ризиків. Структура премій залишається диверсифікованою: частка авто-каско варіювала у межах 42,7-53,6 %, а в 2024 р. становила 44,8 %; обов'язкового СЦПВАВ – стабільно близько 34-37 %; премії за «Зеленою картою» значно зросли, з 8,2 % у 2020 р. до пікового 20,1 % у 2022 р., залишившись високими у 2024 р. (18,1 %). Найменшу частку посідає добровільне ОСЦПВАВ – лише 2,4 % у 2024 р. Найвищу динаміку виявляють премії зі страхування «Зеленої картки» (+420,8 %), тоді як авто-каско зросло на 163,8 %, ОСЦПВАВ - на 177,3 %.

15. Кількість укладених договорів автострахування зменшилася з 10 935,5 тис. од. у 2020 р. до 8 885,1 тис. од. у 2024 р., що зумовлено зниженням мобільності населення, втратами частини автопарку, впливом воєнних та економічних факторів на попит. Найбільший сегмент становить обов'язкове СЦПВАВ – 7 410,7 тис.

договорів у 2024 р. Страхування авто-каско скоротилося з 764,2 тис. до 505,7 тис. договорів. Договори «Зеленої картки» після зростання у 2022 р. (1634,6 тис.) різко зменшилися до 463,1 тис. у 2024 р. (77,9 %). Добровільне СЦПВАВ скоротилось утричі, з 1261,6 до 505,6 тис. договорів (40,1 %).

16. Валові страхові виплати у 2020-2025 рр. зросли із 7,4 до 13,4 млрд грн (або на 80,9 %), що зумовлено одночасним розширенням страхового покриття та збільшенням частоти настання страхових випадків. Структура страхових виплат у 2020-2024 рр. характеризується стабільним домінуванням страхування авто-каско, частка якого, коливаючись у межах 45,4-54,1 %, залишається найбільшою впродовж усього періоду. Другу позицію посідає обов'язкове СЦПВАВ (35,4-38,7 %), що поступово зменшує частку через випереджальне зростання міжнародних виплат. Водночас «Зелена картка» істотно посилила роль у структурі, з 9,6 % до 16,3 %, відображаючи вплив зовнішніх мобільних ризиків. Добровільне СЦПВАВ стабільно зберігає мінімальну частку (0,9-1,1 %), формуючи найменший сегмент у системі автострахування.

17. Загальний рівень виплат, стабільний у межах 43-46 %, а також збалансований рівень збитковості авто-каско (44,2-47,0 %) підтверджують фінансову стійкість сегмента, тоді як висока волатильність показників страхування «Зеленої картки» (20-52,8 %) показує чутливість міжнародних страхових продуктів до геополітичних змін, що ускладнює прогнозування ризиків та вимагає коригування тарифів відповідно до зовнішніх факторів. Низький рівень виплат за добровільним СЦПВАВ (14,9-20 %) засвідчує високий ступінь рентабельності, що може у перспективі стимулювати страховиків до розширення продуктових лінійок у цьому напрямку, оскільки співвідношення премій і збитків є найвигіднішим серед усіх видів автострахування.

18. Результати аналізу рейтингу страховиків зі страхування авто-каско засвідчують наявність групи лідерів, зокрема, СК «АРКС», «Арсенал Страхування» та «УНІКА», які сукупно акумулюють майже половину страхових премій сегмента. Водночас значення індексу Герфіндаля–Гіршмана (ННІ) (1264,9) свідчить про низький рівень концентрації, що вказує на збереження конкурентного ринкового

середовища попри вагому присутність провідних компаній. В обов'язковому СЦПВАВ також формується стійке ядро ринку, представлене СГ «ТАС», НАСК «Оранта» та СК «Княжа ВІГ», на які припадає понад половина зібраних премій. Проте значення ННІ (1355,92) підтверджує, що ринок залишається неконцентрованим, а домінування окремих компаній не набуває монопольного характеру. Міжнародне страхування «Зелена картка» показує подібну тенденцію: попри суттєві частки провідних учасників, СГ «ТАС», СК «УСГ» та СК «Княжа ВІГ», загальний рівень концентрації за індексом ННІ (1374,14) відповідає конкурентній моделі ринку, що свідчить про наявність домінуючої групи без критичного зниження ринкової різноманітності.

19. Аналіз автомобільного страхування проведено на основі діяльності ПрАТ «СК «Княжа VIG». Дослідження динаміки фінансових показників цього страховика у 2014-2024 рр. засвідчує стабільне розширення масштабів її діяльності та посилення фінансової стійкості, що виражається у зростанні страхових премій у 9,3 рази (із 269,5 млн грн до 2 517,0 млн грн), страхових виплат у 9,1 рази (із 109,8 млн грн до 1 005,3 млн грн) та страхових резервів у 12 разів (із 157,4 млн грн до 1 879,4 млн грн). Така позитивна динаміка є наслідком як зростання клієнтської бази та підвищення попиту на страхові послуги.

20. У компанії спостерігається посилення спеціалізації на автострахованні, зокрема, обсяг премій за яким у 2020-2024 рр. зріс із 597,6 млн грн до 2 104,8 млн грн (на 352,2 %), що суттєво випереджає загальні темпи приросту премій. Частка автостраховання у структурі доходів підвищилася з 72,5 % до 83,6 %, що свідчить про фактичне домінування цього напрямку та зумовлюється високим попитом на ОСЦПВАВ. Разом з тим така концентрація формує стратегічну вразливість компанії через залежність від одного сегмента, обмежує можливості диверсифікації та посилює вплив галузевих шоків. У разі скорочення попиту на автостраховання чи зміни регуляторних вимог потенційні втрати можуть мати суттєвий вплив на фінансові результати. Тому, стратегічним напрямом подальшого розвитку цієї компанії має стати збалансування портфеля через розширення сегментів, наприклад, медичного, туристичного страхування та інших.

21. У структурі автомобільного страхування СК «Княжа VIG» найбільшу частку страхових премій (близько 50 %) стабільно займає обов'язкове СЦПВАВ. Друге місце займає страхування «Зелена картка» (частка 28,4 %), третє місце – страхування авто-каско, скоротивши свою частку з 26,0 % до 16,1 % попри зростання абсолютних премій.

22. У межах страхування автотранспортних засобів та СЦПВАВ страховик пропонує на ринку різноманітні страхові продукти, які спрямовані на комплексний захист інтересів клієнтів, включно із захистом автотранспорту, цивільної відповідальності, а також покриттям ризиків нещасних випадків і забезпеченням допомоги під час подорожей. Аналіз організації андерайтингу, продажу та врегулювання страхових випадків свідчить про використання сучасних підходів управління ризиками, що поєднує персоналізований підхід до клієнта з цифровими інструментами страхового обслуговування. Багатоканальна стратегія продажів, у якій поєднано агентську мережу, банківське партнерство та цифрові канали (онлайн-калькулятор, мобільний додаток, вебплатформа), забезпечує максимальне охоплення цільових сегментів ринку та сприяє зростанню рівня доступності страхових послуг. Застосування системи аналітичного андерайтингу, із урахуванням технічних характеристик транспортного засобу, пробігу, історії страхових випадків, країни виробництва та поведінкових характеристик водія, дозволяє компанії підтримувати оптимальний рівень збитковості портфеля та водночас зберігати конкурентні тарифні ставки.

23. Система врегулювання страхових подій, побудована за трьохетапною моделлю («визначення події - оцінка збитку - виплата»), характеризується високим рівнем операційної прозорості та клієнтоорієнтованості, що підтверджується середнім строком здійснення виплат до 30 днів і мінімізацією кількості відмов через недотримання умов договору. У межах послуг асистансу компанія забезпечує повний цикл супроводу клієнта, від прийняття повідомлення до організації евакуації та ремонту, що знижує витрати часу та зусиль для клієнтів і підвищує довіру до страховика.

24. Порівняльний аналіз європейських країн щодо здійснення автострахування свідчить, що високі мінімальні ліміти виплат, централізовані бази даних та поєднання економічних стимулів і телематики забезпечують ефективний захист страхувальників, потерпілих 3-х осіб та дисципліну водіїв. Досвід Польщі та Франції засвідчує велике значення гарантійних фондів і комплексного обов'язкового страхування для фінансового захисту потерпілих. Адаптація подібних механізмів та розвиток добровільного страхування сприятиме підвищенню надійності страхових виплат і безпеки дорожнього руху.

25. На розвиток автомобільного страхування негативно впливають низка чинників, зокрема нестабільна економічна ситуація в країні, що посилюється кризовими умовами, низький рівень доходів частини населення та обмежені фінансові ресурси суб'єктів господарювання, інфляція, недостатня довіра громадян і бізнесу до послуг страховиків, коливання валютного курсу, несвоєчасність страхових виплат та необґрунтовані відмови у їх наданні.

26. Страхове шахрайство в автострахуванні є однією з найбільших загроз для фінансової стабільності ринку, охоплюючи близько 62 % усіх зловживань. Воно проявляється через інсценування ДТП, завищення збитків, подання неправдивих даних та інші схеми. Попри зменшення зареєстрованих випадків у 2019–2023 рр., реальні масштаби залишаються вищими через латентність порушень. Ефективна протидія можлива завдяки цифровізації, Big Data, централізованим базам МТСБУ та взаємодії страховиків із регуляторами, що сприятиме підвищенню довіри та стабільності ринку.

27. Для вирішення проблем, що існують у сфері автомобільного страхування, Для підвищення ефективності автострахування необхідно посилити стимули безпечного водіння (бонус-малус, диференційовані тарифи), активно впроваджувати телематику та персоналізовані ризикові моделі. Інтеграція цифрових платформ, електронних полісів і систем прямого врегулювання у поєднанні з освітніми ініціативами формує сучасну страхову екосистему, що зменшує аварійність, шахрайство й адміністративні витрати, підвищує фінансову стійкість страховиків і прозорість послуг.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Who invented the automobile? URL: <https://www.loc.gov/everyday-mysteries/motor-vehicles-aeronautics-astronautics/item/who-invented-the-automobile/> (дата звернення: 10.04.2025).
2. Enzo Ferrari. Italian automobile manufacturer. URL: <https://www-britannica-com.translate.goog/biography/Enzo-Ferrari> (дата звернення: 10.03.2025).
3. Corporate history. The future of mobility since 1886. URL: <https://www.mercedes-benz.com/en/innovation/milestones/corporate-history/> (дата звернення: 10.03.2025).
4. The history behind the brand. URL: <https://group.mercedes-benz.com/company/tradition/mercedes-benz/> (дата звернення: 20.03.2025).
5. Цікава статистика автосвіту: скільки всього машин на планеті. Мій автосвіт. 2020. URL: <https://chatgpt.com/c/688b7a44-eb30-8009-b34f-6dd45a6bfdc7> (дата звернення: 14.03.2025).
6. Найбільшими виробниками автомобілів є: хто лідирує у світі? 05.04.2025. URL: <https://intime.ua/najbilshymy-vyrobnikamy-avtomobiliv-ye-hto-lidyrue-u-sviti/> (дата звернення: 14.03.2025).
7. Скільки автомобілів налічується у всьому світі в 2024 році: дана відповідь. Uamotors. URL: [https://uamotors.com.ua/news/116021#goog\\_rewarded](https://uamotors.com.ua/news/116021#goog_rewarded) (дата звернення: 14.03.2025).
8. Книш О. В ООН спрогнозували, коли кількість населення Землі досягне піка. 12.07.2024. URL: <https://meta.ua/uk/news/world/183845-v-oon-sprognozuvali-koli-kilkist-naselennya-zemli-dosyagne-pika/> (дата звернення: 17.03.2025).
9. Під час війни кількість транспортних засобів в Україні зросла на третину та досягла 13 млн. 20.03.2024. URL: <https://minfin.com.ua/ua/2024/03/20/123560792/> (дата звернення: 18.03.2025).
10. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. № 435-IV. Стаття 1187. URL: <https://surl.li/pjoeud> (дата звернення: 17.03.2025).

11. Патрульна поліція України. Статистика. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 17.03.2025).
12. У МВС озвучили статистику ДТП за 2024 рік. Міністерство внутрішніх справ України 30.01.2025. URL: <https://mvs.gov.ua/news/u-mvs-ozvucili-statistiku-dtp-za-2024-rik> (дата звернення: 17.03.2025).
13. Дячкіна А. ДТП в Україні під час війни: про що говорять цифри та як це впливає на економіку. Економічна правда. 11.10.2023. URL: <https://epravda.com.ua/news/2023/10/11/705356/> (дата звернення: 17.03.2025).
14. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 21.05.2024 р. № 3720-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3720-20#Text> (дата звернення: 20.03.2025).
15. Страхування: Підручник / Керівник авт. колективу і наук. ред. С.С. Осадець. Вид. 2-ге, перероб. і доп. К.: КНЕУ, 2002. 599 с.
16. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 20.03.2025).
17. Васильєва Т. А. Особливості розвитку ринку автотранспортного страхування в умовах фінансової нестабільності. *Бізнес Інформ*. 2016. № 3. С. 227-232. (дата звернення: 22.03.2025).
18. Приказюк Н., Моташко Т. Нові вектори розвитку автотранспортного страхування в Україні. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка*. 2015. Вип. 3. С. 37-47. URL: <https://surl.li/ytkrclm> (дата звернення: 25.03.2025).
19. Автомобільне страхування в системі безпеки дорожнього руху / ред. О.М. Залєтов. К.: Міжнародна агенція "BeeZone", 2012. 509 с.
20. Вовчак О.Д. Страхова справа: підручник. К.: Центр учбової літератури, 2011. 415 с.
21. Толстенко, О. Ю. Система страхування автомобільного транспорту в Україні : монографія. Тернопіль : Підручники і посібники, 2011. 208 с.

22. Кривошлик Т.Д. Економічна сутність та особливості класифікації автотранспортного страхування. *Наукові інновації та передові технології*. 2023. № 1(15). С. 256-268. URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/nauka/article/view/3356/3371> (дата звернення: 25.03.2025).
23. Страхування : підруч. / за ред. Базилевича В.Д. К. : Знання, 2008. 1019 с. URL: [https://pidru4niki.com/1685030342429/strahova\\_sprava/transportne\\_strahuvannya](https://pidru4niki.com/1685030342429/strahova_sprava/transportne_strahuvannya) (дата звернення: 27.03.2025).
24. Гаманкова О.О. Ринок страхових послуг України: теорія, методологія, практика: монографія. К.: КНЕУ, 2009. 283 с.
25. Національний банк України. Огляд страхового ринку України. URL: <https://surl.li/slqobk> (дата звернення: 01.04.2025).
26. Страхові послуги: підручник: у 2 ч. / [Базилевич В.Д., Пікус Р.В., Приказюк Н.В. та ін.] За ред. В.Д. Базилевича. Ч. 2. К.: Логос, 2014. 544 с.
27. Rose Carter. The Evolution of Car Insurance: From Past to Present. November 25, 2024. URL: <https://www.freeway.com/knowledge-center/auto/evolution-of-car-insurance/>. (дата звернення: 02.04.2025).
28. A Quick Look at the History of Car Insurance. URL: <https://www.insuregv.com/blog/a-quick-look-at-the-history-of-car-insurance/> (дата звернення: 02.04.2025).
29. The History of Automotive Insurance. From Benjamin Franklin to Insurance Telematics. August 6, 2015. URL: <https://www.octotelematics.com/blog/the-history-of-automotive-insurance/>. (дата звернення: 02.04.2025).
30. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 01.07.2004 р. № 1961-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15#Text> (дата звернення: 03.04.2025).
31. Про страхування : Закон України від 18.11.2021 р. № 1909-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1909-20#Text> (дата звернення: 03.04.2025).

32. Національний банк України. Показники діяльності учасників ринку небанківських фінансових послуг. URL: <https://bank.gov.ua/ua/statistic/supervision-statist> (дата звернення: 07.05.2025).

33. Insurance TOP. Рейтингові агенції. 2024. URL: <https://insurancetop.com/ra> (дата звернення: 07.05.2025).

34. Огляд страхового ринку України 2024. Національна Асоціація страховиків України. URL: <https://nasu.com.ua/oglyad-strahovogo-rynku-ukrayiny-za-2024-rik/> (дата звернення: 10.05.2025).

35. Проєкт методології розрахунку Індексу моніторингу конкурентного середовища. Антимонопольний комітет України. URL: <https://amcu.gov.ua/storage/app/uploads/public/5ff/d8e/c45/5ffd8ec45f565836919952.pdf> (дата звернення: 10.05.2025).

36. Страхова компанія «Княжа Вієнна Іншуранс Груп». Про компанію. URL: <https://kniazha.ua/about/company>. (дата звернення: 27.05.2025).

37. Страхова компанія «Княжа Вієнна Іншуранс Груп». Vienna Insurance Group. URL: <https://kniazha.ua/about/company#tab3>. (дата звернення: 27.05.2025).

38. Страхова компанія «Княжа Вієнна Іншуранс Груп». Ліцензії, свідоцтва. Витяг із Державного реєстру фінансових установ. URL: <https://kniazha.ua/documents/vyviag.pdf> (дата звернення: 30.05.2025).

39. Страхова компанія «Княжа Вієнна Іншуранс Груп». Фінансові показники. URL: <https://kniazha.ua/about/finansova-informatsiya/finansovi-pokaznyky> (дата звернення: 03.06.2025).

40. FORINSURER (Форіншурер.. Рейтинги. Страхові премії. Рейтинг страхових компаній України. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/24/12/1>

41. FORINSURER (Форіншурер. Рейтинги. Страхові виплати. Рейтинг страхових компаній України. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/24/12/6> (дата звернення: 03.06.2025).

42. СК «Княжа VIG». Страхові продукти. URL: <https://kniazha.ua/about/strakhovi-produkty> (дата звернення: 03.06.2025).

43. СК «Княжа VIG». Страхування наземного транспорту. URL: <https://kniazha.ua/about/strakhovi-produkty/kasko> (дата звернення: 03.06.2025).

44. СК «Княжа VIG». Страхові посередники. URL: <https://kniazha.ua/about/insurance-agents> (дата звернення: 03.06.2025).

45. FORINSURER (Форіншурер). Які канали продажів страхування принесли страховикам України найбільше премій в ІП 2024? URL: <https://forinsurer.com/news/24/09/26/44255> (дата звернення: 03.06.2025).

46. СК «Княжа VIG». Страховий випадок. URL: <https://kniazha.ua/strakhovyi-vypadok/avtotsyvilka> (дата звернення: 10.06.2025).

47. Європротокол [Електронний ресурс]. МТСБУ. URL: <https://mtsbu.ua/avtotsyvilka/evroprotokol> (дата звернення: 10.06.2025).

48. COBX. Minimum amounts of insurance coverage. URL: <https://www.cobx.org/sites/default/files/2023-06/MinimumAmountOfCoverage-2023-05-22.pdf> (дата звернення: 12.06.2025).

49. Car Insurance: Compulsory for all Vehicle Owners. 25.03.2025. URL: <https://surl.li/dmprdy> (дата звернення: 12.06.2025).

50. Smart Data: Telematiktarife sind fairer als klassische. [Recht & Versicherung](#). URL: [https://www.goslar-institut.de/recherche-tipps/recht-versicherung/smart-data-telematiktarife-sind-fairer-als-klassische/?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.goslar-institut.de/recherche-tipps/recht-versicherung/smart-data-telematiktarife-sind-fairer-als-klassische/?utm_source=chatgpt.com) (дата звернення: 13.06.2025).

51. Як Телематика у автострахуванні допомагає водіям економити. 2021. Сайт СК «ARX». URL: <https://arx.com.ua/blog/interesting-about-insurance/yak-telematyka-u-avtostrakhuvanni-domomahaie-vodiiam-ekonomyty> (дата звернення: 14.06.2025).

52. Kasko2GO – унікальний Insurtech продукт нового покоління від UNIVERSALNA. Сайт СК UNIVERSALNA. 12.11.2020. URL: <https://universalna.com/news/kasko2go/>. (дата звернення: 15.06.2025).

53. Телематика. 25.10.2021. Сайт СК ІНГО. <https://ingo.ua/news/telematika> (дата звернення: 12.06.2025). (дата звернення: 15.06.2025).

54. Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/pflvg/index.html#BJNR102130965BJNE002206123> (дата звернення: 16.06.2025).

55. Versicherungsprämien für Millionen Autofahrer ändern sich. 22.08.2024. URL: <https://surl.li/qpuolo> (дата звернення: 16.06.2025).

56. Ja zur Umsetzung der EU-Richtlinie zur Kfz-Haftpflichtversicherung. Deutscher Bundestag. 2023. URL: [https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2023/kw50-de-kfz-haftpflicht-980622?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2023/kw50-de-kfz-haftpflicht-980622?utm_source=chatgpt.com) (дата звернення: 16.06.2025).

57. Assurance Responsabilité Civile Automobile : Définition et obligations légales. URL: <https://surli.cc/vhydii> (дата звернення: 16.06.2025).

58. Assurance auto : qu'est-ce que la garantie responsabilité civile ? 04.02.2025. Direction de l'information légale et administrative Premier ministre. URL: <https://surl.li/hnvnpo> (дата звернення: 16.06.2025).

59. Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. URL: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20031241152/T/D20031152L.pdf> (дата звернення: 16.06.2025).

60. Car insurance. Car Insurance in Poland - Compare Third-Party Insurance. URL: [https://ubezpieczenia-magro.pl/car-insurance?utm\\_source=chatgpt.com](https://ubezpieczenia-magro.pl/car-insurance?utm_source=chatgpt.com) (дата звернення: 16.06.2025).

61. Про кримінальні правопорушення, вчинені на підприємствах, в установах, організаціях, за видами економічної діяльності. Офіційний сайт Офісу Генерального прокурора України. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-kriminalni-pravoporushennya> (дата звернення: 28.06.2025).

62. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 28.06.2025).

63. Пластун В.Л. Страхове шахрайство у сучасних умовах розвитку страхового ринку України. *Вісник Сумського національного аграрного*

університету. 2010. № 5/1 (39). С. 99-105. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/141458758.pdf> (дата звернення: 29.06.2025).

64. Кривицька О.Р., Коваленко Д.В. Страхове шахрайство в сучасних умовах функціонування страхових ринків. *Наукові записки Національного університету «Острозька академія»*. Серія «Економіка» 2016. № 3(31). С. 148-151. URL: <https://ecj.oa.edu.ua/articles/2017/31/29.pdf> (дата звернення: 29.06.2025).

65. Барановський О.І. Відмивання грошей: сутність та шляхи запобігання : монографія / О.І. Барановський ; рец. : В. І. Голіков, Б. Й. Пасхавер ; Національна академія наук України, Ін-т економічного прогнозування. Харків : Вид-во Форт, 2003. 472 с.

66. Конкурентоспроможність страхового ринку України в умовах активізації глобалізаційних процесів: колективна монографія [текст] / за матеріалами праць наукової групи і науковою редакцією д-ра екон. наук, проф. Л. В. Шірінян. К. : Видавництво Ліра-К, 2020. 404 с. (дата звернення: 12.06.2025).

67. Богріновцева Л.М., Бондарук О.С., Ключка О.В. Шляхи протидії страховому шахрайству в сучасних умовах розвитку. *European scientific journal of Economic and Financial innovation*. №1(13) 2024 DOI: <http://doi.org/10.32750/2024-0111> (дата звернення: 20.08.2025).

68. Неджеря, В. І. (2020). Ризики страхового шахрайства та методи боротьби з ними. *Ефективна економіка*. 2020. № 3. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7742> (дата звернення: 20.08.06.2025).

69. Про затвердження Положенням про вимоги до системи управління страховика : Постанова Правління НБУ від 27.10.2023 р. № 194. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0194500-23#Text> (дата звернення: 23.08.2025).

70. Про затвердження Положення про функціонування Єдиної централізованої бази даних щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Постанова Правління НБУ від 26.12.2025 р. № 165. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0165500-24#Text> (дата звернення: 02.09.2025).

71. Омелько Ю. Зміни в ОСЦПВ з 2025 року в Україні. 05.12.2024. URL:

<https://surl.li/littfh> (дата звернення: 02.09.2025).

72. Автоцивілка 2025: що змінилося крім цін? Інститут досліджень авторинку. 16.01.2025. URL: <https://eauto.org.ua/news/716-avtocivilka-2025-shcho-zminilosya-krim-cin> (дата звернення: 05.09.2025).

73. МТСБУ запускає освітню платформу для водіїв. МТСБУ. URL: <https://mtsbu.ua/news/post/mtsbu-zapuskaye-osvitnyu-platformu-dlya-vodiyiv> (дата звернення: 08.09.2025).

74. Компанія Parasol.ua. 2025. URL: [https://parasol.ua/?utm\\_source=chatgpt.com](https://parasol.ua/?utm_source=chatgpt.com) (дата звернення: 08.09.2025).

75. Мобільний застосунок myUNIQA Ukraine. URL: [https://uniqa.ua/app/?utm\\_source=chatgpt.com](https://uniqa.ua/app/?utm_source=chatgpt.com) (дата звернення: 09.09.2025).

76. Цифровізація послуг МТСБУ. URL: <https://kitsoft.ua/ua/projects/cifrovizaciya-poslug-motornogo-byuro> (дата звернення: 10.09.2025).

77. Кривошлик Т.Д., Лут О.Л. Цифрова трансформація автомобільного страхування в Україні: тенденції та виклики. Новітні тренди розвитку страхового ринку: синергія інновацій та фінансової безпеки: збірник матеріалів VII Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції, м. Київ, 15 травня 2025 р. [Електронний ресурс]. Київ, КНЕУ, 2025. с. 131-134. URL: [https://kneu.edu.ua/userfiles/Credit\\_Economics\\_Department/2024kbss/ZBD086D0A0NIK\\_mater\\_VII\\_MD196zhnar\\_konferen\\_15\\_05\\_25\\_.pdf](https://kneu.edu.ua/userfiles/Credit_Economics_Department/2024kbss/ZBD086D0A0NIK_mater_VII_MD196zhnar_konferen_15_05_25_.pdf) (дата звернення: 10.09.2025).

## ДОДАТКИ

## Додаток А

Групуванням класів страхування СК «Княжа VIG» за основними напрямками діяльності

| Група страхування            | Клас страхування | Опис класу страхування                                                                      |
|------------------------------|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| Особисте страхування         | 1                | Страхування від нещасного випадку (включно з виробничою травмою, професійним захворюванням) |
|                              | 2                | Страхування на випадок хвороби, медичне страхування                                         |
| Транспортне страхування      | 3                | Страхування наземних транспортних засобів (крім залізничного рухомого складу)               |
|                              | 5                | Страхування повітряних суден                                                                |
|                              | 6                | Страхування водних суден (морські, внутрішнього плавання, інші плавучі засоби)              |
| Страхування майна            | 7                | Страхування майна, що перевозиться (вантаж, багаж), незалежно від способу транспортування   |
|                              | 8                | Страхування майна від вогню та природних явищ                                               |
|                              | 9                | Страхування майна від інших ризиків (крадіжка, умисне пошкодження тощо)                     |
| Страхування відповідальності | 10               | Відповідальність за використання наземного транспорту (включно з обов'язковим страхуванням) |
|                              | 11               | Відповідальність за використання повітряного судна                                          |
|                              | 12               | Відповідальність за використання водного судна                                              |
|                              | 13               | Інша відповідальність перед третіми особами                                                 |
| Фінансове страхування        | 14               | Страхування кредитів                                                                        |
|                              | 15               | Страхування поруки (гарантій)                                                               |
|                              | 16               | Страхування інших фінансових ризиків                                                        |
| Спеціалізоване страхування   | 17               | Страхування судових витрат                                                                  |
|                              | 18               | Страхування витрат, пов'язаних з асистансом під час подорожей                               |

Джерело: розроблено автором на основі [31]

## Додаток Б

Страховий продукт «Страхування наземного транспорту, цивільної  
відповідальності та від нещасного випадку (доступний автозахист)»  
(СК «Княжа VIG»)

| Категорія                       | Інформація                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Об'єкт страхування              | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Клас 3 КАСКО: майно (транспортні засоби) та можливі збитки/витрати страхувальника.</li> <li>- Клас 10 ЦВ: відповідальність за шкоду майну третіх осіб.</li> <li>- Клас 1 НВ: життя, здоров'я, працездатність застрахованої особи.</li> </ul>                                                                   |
| Класи страхування               | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Клас 3: Страхування наземних транспортних засобів, крім залізничного рухомого складу.</li> <li>- Клас 10: Страхування цивільної відповідальності за шкоду, що виникає при використанні наземного транспорту.</li> <li>- Клас 1: Страхування від нещасного випадку (включно з виробничими травмами).</li> </ul> |
| Страхові ризики (приклади)      | <p>Клас 3 (КАСКО): ДТП з вини водія, ДТП без вини водія, незаконне заволодіння ЗТЗ.</p> <p>Клас 10 (ЦВ): ДТП, що спричинило шкоду майну третіх осіб.</p> <p>Клас 1 (НВ): Нещасний випадок на транспорті (ДТП) за участю застрахованої особи.</p>                                                                                                        |
| Обмеження страхування           | ТЗ, окрім легкових АТЗ, з вартістю понад 600 000 грн, із іншим режимом використання, значними пошкодженнями або несправністю не страхуються.                                                                                                                                                                                                            |
| Розмір страхової суми (ліміту)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Клас 3 КАСКО: від 15 000 до 150 000 грн</li> <li>- Клас 10 ЦВ: від 50 000 до 500 000 грн</li> <li>- Клас 1 НВ: від 100 000 до 150 000 грн</li> </ul>                                                                                                                                                           |
| Страхова премія та тариф        | Тариф залежить від обраних умов, премія = страхова сума × тариф                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Франшиза                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Клас 3 КАСКО: безумовна, визначена договором.</li> <li>- Клас 10 ЦВ: безумовна, у розмірі ліміту відповідальності за шкоду згідно ОСЦПВВНТЗ.</li> <li>- Клас 1 НВ: не передбачається</li> </ul>                                                                                                                |
| Територія дії                   | Україна, окрім тимчасово окупованих територій                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Строк дії договору              | До 1 року                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Наслідки невиконання обов'язків | Відмова у виплаті при несвоєчасному повідомленні про страховий випадок без поважних причин або несвоєчасній сплаті премії                                                                                                                                                                                                                               |
| Відомості для оцінки ризику     | Класи страхування, режим використання АТЗ, наявність пошкоджень, кількість ключів, наявність засобів проти викрадення                                                                                                                                                                                                                                   |
| Інформування споживача          | Необхідно ознайомитися з винятками, лімітами, порядком виплат у Загальних умовах перед укладенням договору                                                                                                                                                                                                                                              |

*Джерело: розроблено автором на основі [42]*

## Додаток В

**Страховий продукт «Комплексне страхування наземного транспорту (спеціальної техніки), що є предметом застави АТ «ОЩАДБАНК» (СК «Княжа VIG»)**

| Категорія                          | Інформація                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Об'єкт страхування                 | - Наземні транспортні засоби (спеціальний транспортний засіб) на праві володіння, користування і розпорядження майном та/або можливі збитки чи витрати. Майно (спеціальний транспортний засіб), що перевозиться іншим наземним транспортом                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Перелік спец. техніки              | Трактори, комбайни, самохідні шасі, сільськогосподарська, дорожньо-будівельна і меліоративна техніка, причеми, навісне обладнання, інші механізми                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Страхові ризики                    | - ДТП (загибель, поранення, матеріальні збитки; викид каменів/твердих фракцій)- Стихійні лиха (повінь, землетрус, град, ураган, буря, цунамі, мороз і т.д.). Пожежа, вибух, самозаймання- Протиправні дії третіх осіб (викрадення, пошкодження). Інші випадкові події (раптові фізичні, хімічні, біологічні пошкодження, падіння предметів, наїзд, гідрудар, зіткнення, падіння, перекидання під час експлуатації чи перевезення). Незаконне заволодіння та пошкодження внаслідок ДТП при незаконному заволодінні |
| Обмеження страхування              | Не страхуються: легкові ТЗ, мототехніка, скутери, персональні електричні транспортні засоби, залізничний транспорт, особисті речі, цінні папери, непрямі збитки, моральна шкода, техніка під арештом/судовим спором, відповідальність за життя та здоров'я водія і пасажирів, відповідальність перед третіми особами                                                                                                                                                                                              |
| Розмір страхової суми              | Визначається за домовленістю сторін, не менше вартості застави; немає верхніх обмежень; встановлюється у гривнях, неагрегатна (залишається незмінною після виплат)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Страховий тариф та премія          | Річний тариф від 0,01% до 30% від страхової суми; премія = страхова сума × тариф; мінімум/максимум премії не встановлені                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Франшиза                           | Від 0,00% до 10,00% від страхової суми- Для незаконного заволодіння: 0–10%- Для інших ризиків: 0–2%Безумовна франшиза (відшкодування зменшується на її розмір)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Територія дії                      | Територія України, виключаючи тимчасово окуповані території, зони бойових дій, лінії зіткнення, території з обмеженою владою або АТО/ООС                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Строк дії договору                 | Від 1 до 365/366 календарних днів; узгоджується з заставодержателем та сторонами; починається з дати початку строку та сплати премії                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Умови продовження договору         | За згодою сторін і погодженням з вигодонабувачем, шляхом укладання нового договору                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Наслідки невиконання обов'язків    | Відмова у виплаті у разі несвоєчасного повідомлення страхового випадку без поважних причин або несплати премії у встановлені строки                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Відомості для оцінки ризику        | Інші договори страхування, місце реєстрації ТЗ, цільове призначення, вид діяльності страхувальника, страхові випадки за 5 років, вартість ТЗ, бажана страхова сума та франшиза, перелік ризиків, умови виплат (з урахуванням зносу/без), умови зберігання і експлуатації, строк експлуатації, інформація про страховий інтерес, інша необхідна інформація                                                                                                                                                         |
| Інформування споживача             | Обов'язкове ознайомлення з винятками зі страхових випадків, лімітами відповідальності, порядком і умовами виплат, які наведені у Загальних умовах страхового продукту                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Відносини зі сторонніми договорами | Договір є додатковим до кредитних договорів та договорів застави між позичальником і АТ «ОЩАДБАНК»; страховик не є стороною кредитного договору; страхування пропонується на умовах вільної конкуренції                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |

*Джерело: розроблено автором на основі [42]*

## Додаток Г

Страховий продукт «Комплексне страхування наземного транспорту та витрат, пов'язаних з наданням допомоги (асистанс) особам, які потрапили у скрутне становище під час здійснення подорожі «Надійне каско+» (СК «Княжа VIG»)

| Категорія                       | Інформація                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Об'єкт страхування              | 1) Всі типи наземних АТЗ, що підлягають держ./відомчій реєстрації (легкові, вантажні, причеми, автобуси, мотоцикли, с/г техніка, спецтехніка тощо). 2) Інші наземні ТЗ (самохідні шасі, великотоннажні, технологічні), якщо передбачено договором. 3) Додаткове обладнання, навісна техніка до ТЗ, якщо передбачено договором. 4) Витрати на допомогу (асистанс) водієві у скрутному становищі під час поїздки (на території України або за кордоном) - технічний асистанс. |
| Страхові ризики                 | - ДТП. Протиправні дії третіх осіб. Стихійні явища. Пожежа та вибух. Незаконне заволодіння. Інші випадкові події. Витрати на транспорт, ремонт, допомогу при поломках або ДТП, якщо це передбачено договором.                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Розмір страхової суми (СС)      | - За домовленістю між сторонами у межах дійсної (ринкової) вартості АТЗ (дод. обладнання). Для технічного асистансу максимум 100 000 грн, але не більше 50% від СС АТЗ.                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Страховий тариф і премія        | - Для ТЗ та ДО: тариф визначається договором, премія = СС × тариф- Для технічного асистансу тариф не розраховується, тільки страховий платіж, який залежить від ліміту відповідальності.                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Франшиза                        | - Для ТЗ/ДО: від 0% до 15% (безумовна), конкретний розмір у договорі. Для технічного асистансу франшиза не передбачена.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Територія дії                   | - Визначається договором страхування- Можливі зони: Україна (без окупованих, бойових зон), Європа (країни системи "Зелена картка" без РФ, Білорусі тощо), Східні території (Азербайджан, Грузія, з виключеннями). При наявності покриття: території, що ближче 150 км до бойових зон.                                                                                                                                                                                       |
| Строк дії договору              | Встановлюється за згодою сторін, зазначається у договорі.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Наслідки невиконання обов'язків | - Відмова у виплаті при несвоєчасному повідомленні без поважних причин, створенні перешкод для розслідування. При несплаті страхових платежів договори припиняються.                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Відомості для оцінки ризику     | Тип АТЗ, вартість, СС, франшиза, пробіг, режим використання, свідоцтво про реєстрацію, країна виробництва, історія страхування, страхові випадки, втрата ключів/документів, строк дії договору, інша інформація за вимогою страховика.                                                                                                                                                                                                                                      |
| Інформування споживача          | Обов'язкове ознайомлення з винятками страхових випадків, підставами відмови, лімітами відповідальності, порядком і умовами виплат, що наведені у Загальних умовах страхового продукту.                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

Джерело: розроблено автором на основі [42]

## Додаток Д

**Основні умови внутрішнього обов'язкового страхування відповідальності  
автовласників (СК «Княжа VIG»)**

| Умови страхування                               | Сутність умов страхування                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Об'єкт страхування                              | Відповідальність за заподіяну шкоду особі або її майну.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Страхові ризики та обмеження                    | Страховий ризик: ДТП за участю забезпеченого ТЗ, що призвела до цивільно-правової відповідальності за шкоду життю, здоров'ю та/або майну потерпілого. Обмеження: згідно із Законом України «Про ОСЦПВВНТЗ».                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Ліміти відповідальності (страхові суми)         | - за шкоду життю та здоров'ю потерпілих: мінімум 1,3 млн євро на одну особу; мінімум 6,45 млн євро за один страховий випадок (незалежно від кількості потерпілих).<br>- за шкоду майну потерпілих осіб: мінімум 1,3 млн євро за один стр. випадок. Якщо страхова сума не покриває шкоду кількох потерпілих, виплати здійснюються пропорційно до розміру шкоди кожного. Якщо пізніше виявляються інші потерпілі, їм також виплачується частка залишку страхової суми пропорційно завданій шкоді. |
| Страхова премія і тариф                         | Премія = базовий страховий платіж × коригуючі коефіцієнти. Значення коефіцієнтів встановлює страховик у межах допустимих значень. Враховуються: тип ТЗ, місце реєстрації, сфера використання, фізична/юридична особа, період використання, строк дії договору, франшиза, пільгові категорії тощо.                                                                                                                                                                                               |
| Франшиза                                        | Застосування франшизи не передбачено.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Територія та строк дії договору                 | Діє тільки в Україні. Строк: 6 місяців або 1 рік. Можливі короткострокові договори (15 днів - 5 місяців) для незареєстрованих АТЗ або АТЗ з іноземною реєстрацією. Договір чинний після внесення запису до ЄЦБД МТСБУ.                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Наслідки невиконання обов'язків страхувальником | Можлива відмова у виплаті, якщо несвоєчасно повідомлено про випадок або невиконано інші обов'язки, що унеможливило встановлення факту, обставин чи розміру збитків.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Істотні відомості для оцінки ризику             | 1) Ідентифікація страхувальника (ПІБ, дата народження, РНОКПП, паспортні дані, адреса, телефон, email). 2) Ідентифікація ТЗ (марка, модель, рік, VIN, двигун, маса, кількість місць, пробіг тощо). 3) Фактори ризику: сфера використання ТЗ, вік водіїв, пробіг. 4) Інформація про страхові інтереси та збитковість за останні 3 роки. 5) Відомості про діючі договори ОСЦПВ з іншими страховиками.                                                                                             |
| Укладення та оплата договору                    | Договір укладається в електронній формі. Складається із загальних умов страхового продукту та страхового полісу. Премія сплачується одноразово у повному обсязі.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Перевірка чинності договору                     | Через ЄЦБД МТСБУ (QR-код у полісі, онлайн-перевірка на сайті МТСБУ).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Пільги на премію                                | 50% знижка для певних категорій (учасники бойових дій, постраждалі учасники Революції Гідності, інваліди I та II групи, постраждалі від Чорнобильської катастрофи, пенсіонери тощо) – за умови дотримання вимог до ТЗ і його використання.                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Зміна власника ТЗ                               | Договір зберігає чинність до кінця строку. Новий власник зобов'язаний протягом 15 днів повідомити страховика.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Регламентні виплати МТСБУ                       | Здійснюються у випадках, визначених Законом (банкрутство чи виключення страховика з МТСБУ).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Пряме врегулювання                              | Потерпіла особа може отримати виплату напряму від свого СК за умови ДТП з двома АТЗ. Страховик потерпілої особи виконує обов'язки страховика винної особи. Надалі має право регресу.                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

*Джерело: розроблено автором на основі [14, 42]*