

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	«Управління фінансовим бізнесом»

Форма здобуття освіти: *очна (денна)*

КВАЛІФІКАЦІЙНА БАКАЛАВРСЬКА РОБОТА

на тему «Страхування цивільної відповідальності власників
автотранспортних засобів та його розвиток в Україні»

здобувача Гаврилюк Аліни Василівни
(Прізвище, ім'я, по батькові)

(підпис здобувача)

Науковий керівник:
канд. екон. наук, доцент,
професор кафедри банківської справи та страхування
(наукова ступінь, учене звання, посада)

(підпис) Т.Д. Кривошлик
(Прізвище, ініціали)

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

Завідувач кафедри банківської справи та страхування:
доктор економічних наук, професор _____ Л.О. Примостка
(підпис)

Київ 2026

РЕФЕРАТ

Кваліфікаційна робота містить 64 сторінок, 10 таблиць, 9 рисунків, список використаних джерел з 48 найменування.

«Страховання цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів та його розвиток в Україні»

Об'єктом дослідження є страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів.

Предметом дослідження є сукупність фінансових відносин, які виникають у процесі здійснення страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів.

Мета кваліфікаційної роботи – розкриття теоретичних і практичних аспектів здійснення страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів, виявлення чинників його розвитку та обґрунтування перспективних напрямів удосконалення в Україні.

Відповідно до поставленої мети були визначені такі *завдання*:

- дослідити причини, які зумовлюють необхідність здійснення страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів;
- розкрили економічну сутність та механізм функціонування страхування відповідальності автовласників;
- проаналізували нормативно-правове забезпечення такого сегменту страхування;
- здійснили аналіз сучасного стану та виявити тенденції розвитку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів у цілому в Україні та на прикладі діяльності конкретної страхової компанії (АТ «СГ «ТАС»);
- проаналізували продукти (послуги) страхування відповідальності автовласників на прикладі діяльності конкретного страховика (АТ «СГ «ТАС»);

Теоретичне та Практичне значення отриманих результатів. Теоретична значущість дослідження полягає в узагальненні наукових підходів до визначення сутності страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів та розкритті особливостей механізму його функціонування. Практична значущість роботи полягає у можливості застосування її результатів як аналітичної та інформаційної основи для подальших досліджень у галузі автомобільного страхування та безпеки дорожнього руху.

Рік виконання кваліфікаційної роботи 2026.

Рік захисту роботи 2026.

Ключові слова: страхування цивільної відповідальності, автострахування, ОСЦПВ, власники транспортних засобів, страховий ринок України, розвиток страхування

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ТА ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ	6
1.1 Економічна необхідність, сутність та призначення страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів	6
1.2 Механізм функціонування страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів.....	15
1.3 Нормативно-правові засади страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні.....	23
РОЗДІЛ 2 РОЗВИТОК СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ І ПРІОРИТЕТИ ЙОГО ВДОСКОНАЛЕННЯ В УКРАЇНІ.....	29
2.1 Сучасний стан страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні.....	29
2.2 Аналіз страхових продуктів зі страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів.....	38
2.3 Напрями вдосконалення та перспективи розвитку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів	47
ВИСНОВКИ	55
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	59

ВСТУП

Актуальність теми. Сучасний розвиток транспортної інфраструктури, зростання кількості автотранспортних засобів та інтенсивності дорожнього руху зумовлюють підвищення ризиків виникнення дорожньо-транспортних пригод. У таких умовах особливого значення набуває ефективна система страхового захисту, зокрема страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів, яке забезпечує відшкодування шкоди, завданої життю, здоров'ю та майну третіх осіб. В Україні цей сегмент страхового ринку є одним із найбільш поширених та соціально значущих видів страхових послуг, оскільки сприяє фінансовій стабільності учасників дорожнього руху та підвищує рівень їхнього захисту. Водночас процес реформування законодавства, інтеграція до європейського страхового простору та необхідність удосконалення механізмів функціонування страхового ринку зумовлюють потребу в подальших наукових дослідженнях такого страхування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми розвитку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів досліджувалися у працях багатьох вітчизняних науковців. Зокрема, теоретичні аспекти автотранспортного страхування та його економічну сутність розглядали О. В. Гаран, А. Є. Громова, Л. Я. Слобода, З. М. Руденко, В. Г. Костогриз, Л. О. Гаряга, О. М. Лобова, С. С. Тарасюк, В. А. Урбанович та інші дослідники. Питання організації та механізму функціонування страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів досліджували Т. Д. Кривошлик, Т. А. Мельник, Н. В. Вороніна, Л. Ф. Волохова та інші науковці. Незважаючи на значну кількість наукових праць, окремі аспекти розвитку страхування цивільної відповідальності автовласників, зокрема питання вдосконалення механізму його функціонування, підвищення ефективності страхового захисту та адаптації до європейських стандартів, потребують подальшого наукового обґрунтування.

Мета кваліфікаційної бакалаврської роботи – розкриття теоретичних і практичних аспектів здійснення страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів, виявлення чинників його розвитку та обґрунтування перспективних напрямів удосконалення в Україні.

Завдання кваліфікаційної бакалаврської роботи:

- дослідити причини, які зумовлюють необхідність здійснення страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів;
- розкрити економічну сутність та механізм функціонування страхування відповідальності автовласників;
- проаналізувати нормативно-правове забезпечення такого сегменту страхування;
- здійснити аналіз сучасного стану та виявити тенденції розвитку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів у цілому в Україні та на прикладі діяльності конкретної страхової компанії (АТ «СГ «ТАС»);
- проаналізувати продукти (послуги) страхування відповідальності автовласників на прикладі діяльності конкретного страховика (АТ «СГ «ТАС»);
- виявити фактори, що стримують функціонування такого страхування та обґрунтувати конкретні пропозиції щодо перспективних напрямів подальшого розвитку.

Об'єкт дослідження – страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів

Предмет дослідження – сукупність фінансових відносин, які виникають у процесі здійснення страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети у роботі використано загальнонаукові та спеціальні методи дослідження. Метод аналізу та синтезу застосовано для дослідження теоретичних основ страхування цивільної відповідальності автовласників. Метод узагальнення використано для формування висновків щодо економічної сутності та особливостей функціонування такого

страхування. Статистичний та порівняльний методи застосовано для оцінювання сучасного стану та тенденцій розвитку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів. Аналітичний метод використано під час дослідження діяльності страхової компанії АТ «СГ «ТАС» (ПРИВАТНЕ). Також застосовано графічні та табличні методи для наочного відображення результатів проведеного аналізу.

Теоретична та практична значущість отриманих результатів. Теоретична значущість дослідження полягає в узагальненні наукових підходів до визначення сутності страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів та розкритті особливостей механізму його функціонування. Практична значущість роботи полягає у можливості застосування її результатів як аналітичної та інформаційної основи для подальших досліджень у галузі автомобільного страхування та безпеки дорожнього руху.

Апробація результатів дослідження. Окремі положення кваліфікаційної бакалаврської роботи було висвітлено на 93-й щорічній студентській науковій конференції КНЕУ «Інноваційні проєктні рішення на шляху до економічного відродження України», по платформі кафедри банківської справи та страхування «Банківський та страховий бізнес на шляху до економічного відродження України» на тему «Цифрова трансформація страхування цивільної відповідальності автовласників: виклики та можливості».

Інформаційною базою дослідження є праці науковців з питань страхування відповідальності автовласників, нормативно-правові акти України, статистичні дані офіційних джерел, матеріали страхового ринку, а також фінансова та аналітична інформація страхової компанії АТ «СГ «ТАС» (ПРИВАТНЕ).

Структура роботи. Робота складається зі вступу, двох розділів, висновків, списку використаних джерел.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ТА ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

1.1 Економічна необхідність, сутність та призначення страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів

Сучасний розвиток транспортної інфраструктури та постійне зростання кількості автотранспортних засобів зумовлюють підвищення рівня ризиків, пов'язаних із їх експлуатацією. Розширення мережі автомобільних доріг, збільшення інтенсивності транспортних потоків і підвищення мобільності населення призводять до зростання ймовірності виникнення дорожньо-транспортних пригод. Дорожньо-транспортні пригоди (ДТП), технічні несправності транспортних засобів, порушення правил дорожнього руху та інші непередбачувані обставини можуть спричинити значні матеріальні збитки, пошкодження майна, а також завдати шкоди життю і здоров'ю людей.

Аналіз динаміки дорожньо-транспортних пригод свідчить про нестабільну тенденцію зміни рівня аварійності на дорогах України. Кількість ДТП упродовж 2020-2026 років змінювалася нерівномірно. У 2020 році було зафіксовано 26 140 ДТП, у 2021 році їх кількість скоротилася до 24 521 випадку, тобто на 6,2%. У 2022 році відбулося суттєве зменшення – до 18 628 випадків, що пояснюється скороченням транспортної активності населення та обмеженнями воєнного часу. Проте вже у 2023-2024 роках спостерігається відновлення негативної тенденції, а кількість ДТП зросла до 23 642 та 25 781 випадку відповідно. У 2025 році цей показник продовжив зростання і склав 25 934 випадки, що на 0,6% більше, ніж у 2024 році. За перші чотири місяці 2026 року зафіксовано 5 947 ДТП з

постраждалими, що на 11,7% менше порівняно з аналогічним періодом 2025 року, що може свідчити про певні позитивні зрушення.

Аналогічна тенденція простежується і щодо кількості загиблих у ДТП. У 2020 році внаслідок аварій загинуло 3 541 особа, у 2021 році – 3 238 осіб, а у 2022 році показник знизився до 2 791 особи. У 2023-2024 роках кількість смертельних випадків знову почала зростати – до 3 053 та 3 202 осіб відповідно. У 2025 році тенденція до збільшення збереглась – загинуло 3 249 осіб, що на 1,5% більше порівняно з 2024 роком. За перші чотири місяці 2026 року кількість загиблих склала 665 осіб – на 18,4% менше, ніж за аналогічний період 2025 року, хоча рівень смертності на дорогах загалом залишається стабільно високим.

Кількість травмованих осіб також демонструє хвилеподібну динаміку. У 2020 році травмовано 31 974 особи, у 2021 році – 29 738 осіб, а у 2022 році показник знизився до 23 145 осіб. У 2023 році кількість постраждалих різко зросла до 29 502 осіб, а у 2024 році – до 32 023 осіб, перевищивши рівень 2020 року. У 2025 році кількість травмованих дещо скоротилась до 31 898 осіб (-0,4%), проте залишається критично високою. За перші чотири місяці 2026 року травмовано 7 488 осіб – на 10,1% менше, ніж за відповідний період 2025 року. Найпоширенішим видом аварій упродовж усього аналізованого періоду залишаються зіткнення транспортних засобів, а провідною причиною – перевищення швидкості – лише за 2025 рік з цієї причини сталося 10 599 ДТП, у яких загинуло 1 718 осіб, що становить кожне третє смертельне ДТП у країні [1]. У таких умовах важливого значення набуває формування ефективного механізму фінансового захисту учасників дорожнього руху, який дозволяє мінімізувати негативні економічні наслідки подібних подій.

Економічна необхідність страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів зумовлена передусім потребою забезпечення гарантованого відшкодування шкоди потерпілим особам незалежно від фінансового стану винуватця дорожньо-транспортної пригоди. У багатьох випадках власник транспортного засобу не має достатніх фінансових ресурсів для самостійного покриття завданих збитків, що може призвести до тривалих судових спорів і невиконання зобов'язань перед постраждалими. Саме тому страхування

виступає ефективним інструментом перерозподілу ризиків між учасниками страхових відносин, забезпечуючи формування спеціального страхового фонду, з якого здійснюється компенсація збитків. У таких умовах особливого значення набуває система страхового захисту, зокрема страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів, яке покликане забезпечити фінансову стабільність учасників дорожнього руху та гарантувати відшкодування завданої шкоди.

Страхування відповідальності автовласників посідає одне з центральних місць у системі автотранспортного страхування, виступаючи його невід’ємною та найбільш соціально значущою складовою. У наукових джерелах існують різні підходи до визначення поняття «автотранспортного страхування» (табл. 1.1).

Таблиця 1.1 – Підходи до визначення поняття «автотранспортного страхування»

Автор	Визначення
Слобода Л. Я., Руденко З. М.	Комплекс окремих видів страхування, пов’язаних з експлуатацією засобів автотранспорту, що забезпечують захист як майна, так і відповідальності [2, с. 172].
Костогриз В. Г., Гаряга Л. О.	Специфічний вид страхових продуктів, що забезпечують захист інтересів власників транспортних засобів, покриваючи витрати на ремонт чи придбання автомобіля у разі пошкодження, аварії або інших форм пошкодження [3, с. 87].
Лобова О. М., Тарасюк С. С.	Комплекс страхових послуг, спрямований на захист майнових (транспортних засобів) та немайнових інтересів (відповідальності, життя та здоров’я) учасників дорожнього руху, що реалізується через формування та використання страхового фонду задля відшкодування збитків, заподіяних внаслідок несприятливих подій, пов’язаних з володінням або експлуатацією транспортних засобів, для забезпечення мінімізації фінансових втрат учасників дорожнього руху [4].
Марценюк О. В., Руда О. Л., Гонца А. В.	Форма страхування, що передбачає комплекс заходів, спрямованих на захист майнових інтересів власників транспортних засобів та осіб, що мають законне право на їх використання [5, с. 215].
Кривошлик Т.Д.	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 [6, с. 265].

Джерело: розроблено автором за даними [2-6]

Порівняння наведених наукових підходів свідчить про відсутність єдиного трактування поняття автотранспортного страхування, однак більшість дослідників розглядають його як комплексний механізм страхового захисту, пов'язаний з експлуатацією транспортних засобів. Так, у працях Л. Я. Слободи та З. М. Руденко акцент зроблено на структурній складності автострахування та поєднанні в його межах різних видів страхового захисту, що охоплюють як майнові інтереси, так і відповідальність власників транспортних засобів [2, с. 172]. Подібний підхід простежується і в дослідженнях В. Г. Костогриз та Л. О. Гаряги, проте автори більшою мірою зосереджують увагу на практичному значенні страхування для власників автомобілів, зокрема на покритті витрат, пов'язаних із пошкодженням транспортного засобу [3, с. 87].

О. М. Лобова та С. С. Тарасюк розглядають автотранспортне страхування ширше, підкреслюючи його соціально-економічний характер та спрямованість на захист не лише майнових, але й немайнових інтересів учасників дорожнього руху [4]. Такий підхід відображає сучасну тенденцію до розширення змісту страхового захисту, який охоплює не лише матеріальні втрати, але й ризики, пов'язані з життям і здоров'ям людей. У свою чергу, О. В. Марценюк, О. Л. Руда та А. В. Гонца розглядають автотранспортне страхування з позиції організації страхового захисту, акцентуючи увагу на системі заходів, спрямованих на забезпечення інтересів власників транспортних засобів та осіб, які користуються ними на законних підставах [5, с. 215].

Т. Д. Кривошлик розглядає автотранспортне страхування як окремий сегмент ринку страхових послуг, акцентуючи увагу на його двоскладовій структурі – страхуванні наземного транспорту та страхуванні цивільної відповідальності власників транспортних засобів [6, с. 265]. Особливістю цього підходу є розширення кола суб'єктів захисту, адже на відміну від більшості попередніх визначень, автор наголошує на необхідності захисту не лише власників і користувачів транспортних засобів, але й третіх осіб – як фізичних, так і юридичних, – які можуть зазнати збитків унаслідок експлуатації автотранспорту. Це наближає дане трактування до позиції О. М. Лобової та С. С. Тарасюк у частині

соціальної спрямованості страхового захисту, однак вирізняється чіткішим ринковим позиціонуванням автотранспортного страхування як самостійного сегменту страхового ринку.

Загалом проведений аналіз наукових підходів свідчить, що дослідники по-різному акцентують увагу на окремих аспектах автотранспортного страхування: одні підкреслюють його структуру та різноманітність страхових продуктів, інші – економічне значення для власників транспортних засобів або соціальну спрямованість страхового захисту. Разом з тим, усі підходи об'єднує розуміння автострахування як важливого інструменту мінімізації фінансових ризиків, що виникають у процесі використання транспортних засобів, та забезпечення стабільності страхових відносин у сфері автомобільного транспорту.

На нашу думку, автотранспортне страхування доцільно розглядати як систему фінансових відносин між страховиком і власником транспортного засобу, що виникають для забезпечення страхового захисту майнових інтересів учасників дорожнього руху шляхом акумулювання страхових премій та відшкодування збитків у разі настання страхових випадків. Таке визначення підкреслює комплексний характер автострахування та його роль у забезпеченні фінансової стабільності суб'єктів транспортної діяльності.

У структурі автотранспортного страхування виділяють кілька основних видів послуг. Зокрема, Т. Д. Кривошлик зазначає, що до них належать страхування наземного транспорту, яке здійснюється переважно у добровільній формі, та страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів, яке може здійснюватися як у добровільній, так і в обов'язковій формі, у тому числі за внутрішніми та міжнародними договорами страхування [6, с. 263]. Особливе місце серед цих видів займає саме страхування цивільної відповідальності, оскільки воно спрямоване на захист не лише власника транспортного засобу, а й третіх осіб, які можуть постраждати внаслідок дорожньо-транспортної пригоди.

У наукових джерелах існують також різні підходи до визначення поняття «страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів» (табл. 1.2).

Таблиця 1.2 – Підходи до визначення поняття «страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів»

Автор	Визначення
Мельник Т. А.	Комбінований вид страхування, який одночасно поєднує особисте страхування (страхує життя, здоров'я потерпілої третьої невідомої особи) та страхування майна (страхує транспортний засіб, інше майно третьої невідомої особи) [7, с. 225].
Вороніна Н. В.	Як інститут; сукупність правових норм, що забезпечують правові, економічні, організаційні основи добровільного та обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів для ефективного захисту прав потерпілих на відшкодування шкоди, заподіяної їхньому життю, здоров'ю або майну під час використання транспортних засобів іншими особами [8, с. 36].
Волохова Л. Ф.	Як правова категорія; цільове спрямування захисту майнових інтересів фізичних і юридичних осіб, які є власниками автотранспортних засобів [9, с. 106].

Джерело: розроблено автором за даними [6-8]

Т. А. Мельник розглядає цей вид страхування з позиції його економічної природи, підкреслюючи поєднання в ньому елементів особистого та майнового страхування, що відображає комплексний характер страхового захисту та широту ризиків, які покриваються в межах такого страхування [7 с. 225]. Такий підхід акцентує увагу насамперед на структурі страхового покриття та його практичному значенні для відшкодування різних видів збитків. Н. В. Вороніна розглядає страхування цивільної відповідальності переважно у правовій площині, характеризуючи його як інститут, що забезпечує нормативне регулювання відносин у сфері відшкодування шкоди, заподіяної третім особам у процесі використання транспортних засобів [8, с. 36]. У цьому випадку основна увага приділяється правовим механізмам функціонування страхування, які забезпечують гарантії захисту прав потерпілих осіб та визначають організаційні основи страхових відносин.

Інший аспект розгляду цього виду страхування представлено у працях Л. Ф. Волохової, яка акцентує увагу на його цільовому спрямуванні та економічному змісті, підкреслюючи роль страхування у забезпеченні захисту майнових інтересів власників транспортних засобів [9, с. 106]. Такий підхід дозволяє розглядати страхування цивільної відповідальності як важливий інструмент фінансового

захисту суб'єктів транспортної діяльності. Загалом проведений аналіз наукових підходів свідчить, що дослідники розглядають страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів з різних позицій – економічної, правової та функціональної. Незважаючи на відмінності у трактуванні, усі підходи підкреслюють його важливу роль у забезпеченні відшкодування шкоди потерпілим, захисті майнових інтересів власників транспортних засобів та формуванні ефективного механізму регулювання страхових відносин у сфері автомобільного транспорту.

На нашу думку, під страхуванням цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів доцільно розуміти самостійний інститут у системі автотранспортного страхування, об'єктом якого є не майно страхувальника, а його відповідальність за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю або майну третіх осіб унаслідок експлуатації транспортного засобу. Таке визначення акцентує увагу на соціальній спрямованості страхування та його значенні для захисту інтересів усіх учасників дорожнього руху.

Актуальність та економічна необхідність цього виду страхових послуг зумовлюються зростанням кількості дорожньо-транспортних пригод та потребою забезпечення гарантованого відшкодування збитків. Як зазначає О. В. Гаран, інститут обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів привертає значну увагу суспільства, оскільки сприяє підвищенню ймовірності виконання зобов'язань щодо компенсації шкоди, заподіяної внаслідок ДТП, за рахунок страхового відшкодування, а також частково захищає інтереси водіїв, які стали винуватцями дорожньо-транспортної пригоди [10, с. 39]. Основним завданням страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів є забезпечення фінансового захисту учасників дорожнього руху. За твердженням В. А. Урбановича та А. Є. Громової, цей вид страхування покликаний захистити учасників дорожнього руху від непередбачених витрат, що виникають унаслідок дорожньо-транспортних пригод, та забезпечити відшкодування збитків постраждалій стороні [11, с. 691]. Такий підхід підкреслює

соціально-економічне значення страхування як механізму стабілізації фінансових відносин у суспільстві.

Специфічною особливістю страхування цивільної відповідальності є характер об'єкта страхування. Т. Є. Терещенко та М. О. Самокиш зазначають, що об'єктом такого страхування є не матеріальне майно чи особисте життя страхувальника, як у майновому або особистому страхуванні, а відповідальність перед третіми особами за можливу шкоду, завдану в процесі діяльності [12, с. 1176]. Це визначає особливу роль страхування цивільної відповідальності в системі страхових відносин.

Функціональне призначення страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів проявляється через виконання низки важливих економічних і соціальних функцій, які забезпечують ефективність його функціонування та реалізацію страхового захисту учасників дорожнього руху (рис.1.1).

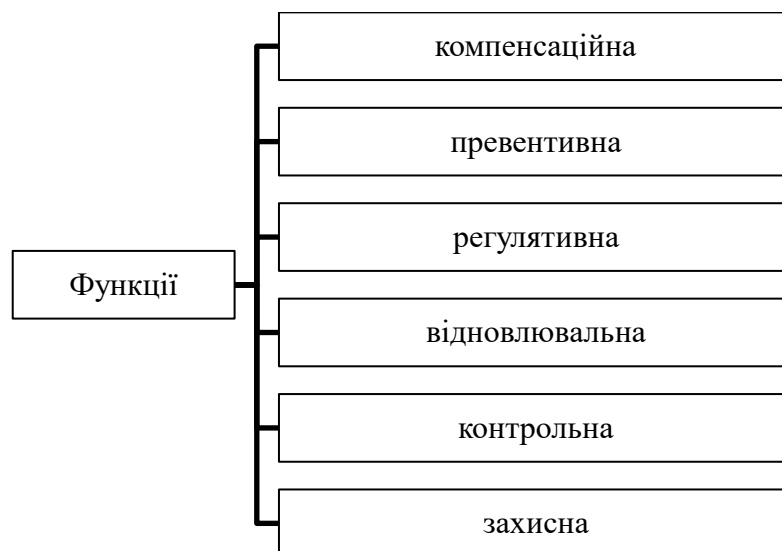


Рисунок 1.1 – Функції страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів

Джерело: розроблено автором за даними [13, с. 35]

Однією з ключових є компенсаційна функція, яка полягає у відшкодуванні шкоди, завданої життю, здоров'ю або майну потерпілих осіб унаслідок дорожньо-транспортних пригод. Завдяки цій функції забезпечується фінансова компенсація

збитків за рахунок страхових виплат, що дозволяє потерпілим відновити свій матеріальний стан. Важливе значення має також превентивна функція, спрямована на попередження настання страхових випадків, зокрема через стимулювання водіїв до дотримання правил дорожнього руху, підвищення рівня безпеки експлуатації транспортних засобів та проведення профілактичних заходів страховими організаціями. Регулятивна функція полягає в упорядкуванні страхових відносин між страховиками, страхувальниками та потерпілими особами, а також у формуванні правових і економічних механізмів, що регулюють процес страхування та виплати страхового відшкодування. Відновлювальна функція спрямована на відновлення майнового стану осіб, які зазнали збитків унаслідок дорожньо-транспортної пригоди, що сприяє зниженню негативних економічних наслідків таких подій. Контрольна функція передбачає здійснення контролю за формуванням і використанням страхових резервів, дотриманням умов страхових договорів та правильністю проведення страхових виплат. Захисна функція забезпечує фінансову безпеку учасників дорожнього руху, оскільки дозволяє мінімізувати ризики значних матеріальних втрат та гарантує соціально-економічний захист у разі настання страхових випадків. Сукупність зазначених функцій визначає важливу роль страхування цивільної відповідальності власників автотransпортних засобів у забезпеченні стабільності страхового ринку.

Таким чином, страхування цивільної відповідальності власників автотransпортних засобів є важливим елементом системи автотransпортного страхування, що забезпечує захист майнових інтересів учасників дорожнього руху. Його економічна необхідність зумовлена зростанням кількості транспортних засобів, підвищенням ризику дорожньо-транспортних пригод та потребою гарантувати відшкодування завданих збитків. Особливістю цього виду страхування є те, що об'єктом страхового захисту виступає відповідальність власника транспортного засобу перед третіми особами. Завдяки функціонуванню цього інституту забезпечується компенсація шкоди, заподіяної життю, здоров'ю або майну потерпілих осіб.

1.2 Механізм функціонування страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів

Механізм функціонування страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів являє собою цілісну систему взаємопов'язаних економічних, правових та організаційних елементів, що забезпечують реалізацію страхового захисту у сфері дорожнього руху. Його функціонування спрямоване на формування умов для гарантованого відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю або майну третіх осіб у результаті експлуатації транспортних засобів. Такий механізм охоплює сукупність складових, серед яких ключове значення мають об'єкт, предмет, суб'єкти страхових відносин, а також інфраструктура та організаційно-економічні інструменти реалізації страхового захисту.

Важливим елементом механізму функціонування страхування цивільної відповідальності є об'єкт страхування. Відповідно до чинного законодавства, об'єктом страхування за договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності є відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок використання забезпеченого транспортного засобу особою, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, життю, здоров'ю та/або майну потерпілих осіб унаслідок настання страхового випадку. Таким чином, на відміну від інших видів майнового страхування, де об'єктом виступає майно або майновий інтерес страхувальника, у страхуванні цивільної відповідальності об'єктом є саме відповідальність особи перед третіми особами, що визначає принципову відмінність цього виду страхових послуг та його спрямованість на фінансовий захист страхувальника та потерпілих третіх осіб.

Предмет страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів відображає зміст страхових правовідносин і визначає ті економічні інтереси, що підлягають страховому захисту. Предметом страхування виступають зобов'язання щодо відшкодування шкоди, завданої життю, здоров'ю або майну третіх осіб унаслідок експлуатації транспортного засобу [15, с. 112].

Саме ці зобов'язання становлять основу страхових правовідносин і визначають необхідність акумулювання страхових премій, формування страхових резервів, за рахунок яких здійснюються страхові виплати у разі настання страхового випадку.

Не менш важливою складовою механізму функціонування страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів є система суб'єктів страхових відносин, які беруть участь у процесі формування, реалізації та контролю страхового захисту (табл.1.3).

Таблиця 1.3 – Основні суб'єкти механізму функціонування страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів

Суб'єкт	Характеристика	Основні функції
Страховики	Страхові компанії, що здійснюють страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів на підставі ліцензії, виданої НБУ	Укладення договорів; формування страхових фондів; здійснення страхових виплат
Страховальники	Власники або законні користувачі транспортних засобів, які уклали договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності	Сплата страхових платежів; виконання умов договору; повідомлення про страховий випадок
Потерпілі особи	Фізичні та юридичні особи, яким заподіяно шкоду життю, здоров'ю та/або майну внаслідок дорожньо-транспортної пригоди	Отримання страхового відшкодування
Державні органи	Національний банк України (регулювання та нагляд за страховим ринком), Моторне (транспортне) страхове бюро України (координація обов'язкового страхування), Національна поліція України (фіксація страхових випадків)	Нагляд за страховою діяльністю; контроль за дотриманням законодавства
Страхові посередники	Страхові агенти та страхові брокери, які здійснюють посередницьку діяльність з укладання договорів страхування цивільної відповідальності	Посередництво при укладенні договорів; консультування клієнтів
Експертні організації	Експерти-оцінювачі, судово-технічні експерти та оціночні компанії, що встановлюють обставини ДТП і визначають розмір заподіяної шкоди	Експертиза пошкоджень; визначення розміру збитків

Джерело: розроблено автором за даними [16]

До основних суб'єктів страхових відносин належать страховики, страховальники та потерпілі особи, кожен із яких виконує певні функції у системі страхування цивільної відповідальності. Страховиками виступають страхові компанії, які здійснюють страхову діяльність на підставі відповідної ліцензії та

беруть на себе зобов'язання щодо компенсації збитків у межах укладених договорів страхування. Їх діяльність полягає у формуванні страхових резервів за рахунок страхових платежів, оцінюванні страхових ризиків, укладенні договорів страхування та здійсненні страхових виплат у разі настання страхового випадку. Страхові компанії відіграють ключову роль у функціонуванні системи страхування, оскільки саме вони забезпечують фінансову основу для відшкодування збитків потерпілим особам. Крім того, страховики здійснюють аналіз ризиків, визначають розмір страхових тарифів, формують страхові резерви та організовують процес врегулювання страхових випадків. Важливим напрямом діяльності страхових компаній є також інформаційне та консультаційне забезпечення страхувальників щодо умов страхування, порядку укладення договорів та механізму отримання страхових виплат.

Страхувальниками виступають фізичні та юридичні особи, власники або законні користувачі транспортних засобів, які укладають договір страхування зі страховою компанією та сплачують страхові платежі. Вони є безпосередніми учасниками страхових правовідносин і виконують обов'язки, передбачені умовами договору страхування та чинним законодавством. Основною функцією страхувальника є своєчасна сплата страхових внесків, що забезпечує формування страхового фонду, необхідного для здійснення страхових виплат. Крім того, страхувальники зобов'язані дотримуватися правил страхування, повідомляти страховика про настання страхового випадку та надавати необхідні документи для врегулювання страхового відшкодування.

Окрему групу суб'єктів становлять потерпілі особи, яким було завдано шкоди внаслідок дорожньо-транспортної пригоди. Потерпілими можуть бути як фізичні, так і юридичні особи, майну, життю або здоров'ю яких було заподіяно збитки в результаті використання транспортного засобу. Саме ця категорія учасників страхових відносин є кінцевими отримувачами страхового відшкодування, оскільки механізм страхування цивільної відповідальності спрямований передусім на забезпечення їхнього фінансового захисту. Потерпілі мають право на отримання компенсації у встановленому законодавством порядку,

що сприяє відновленню їхнього майнового стану та мінімізації негативних наслідків дорожньо-транспортних пригод.

Крім основних учасників страхових відносин, у механізмі функціонування страхування цивільної відповідальності важливу роль відіграють інші суб'єкти, які забезпечують організаційну, правову та інформаційну підтримку страхового процесу. До них належать державні органи, професійні об'єднання страховиків, страхові посередники, експертні організації та інші установи, діяльність яких спрямована на підвищення ефективності страхового захисту. Особливе місце серед таких суб'єктів посідають державні органи. Національний банк України здійснює регулювання та нагляд за страховою діяльністю, забезпечує стабільність страхового ринку, захист прав споживачів страхових послуг, встановлює вимоги до фінансової стійкості страхових компаній та застосовує заходи впливу у разі порушення законодавства. Національна поліція України відіграє ключову роль у фіксації страхових випадків, саме її працівники оформлюють матеріали ДТП, що є підставою для здійснення страхових виплат.

Окрему роль у системі обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності відіграє Моторне (транспортне) страхове бюро України, об'єднання страховиків, які здійснюють цей вид страхування. МТСБУ забезпечує координацію діяльності страховиків-членів, формує централізовані фонди для відшкодування шкоди у випадках, коли винуватець ДТП не застрахований або невстановлений, а також представляє інтереси українських страховиків у міжнародній системі «Зелена картка».

Важливу роль у функціонуванні системи страхування цивільної відповідальності відіграють також професійні об'єднання страховиків, які координують діяльність страхових компаній, сприяють розвитку страхового ринку та забезпечують взаємодію між його учасниками, наприклад, МТСБУ. Такі об'єднання можуть здійснювати інформаційне забезпечення страхової діяльності, розробляти стандарти страхових послуг, а також брати участь у формуванні гарантійних фондів для забезпечення відшкодування шкоди потерпілим у разі виникнення проблем із виконанням страховиками своїх зобов'язань.

До важливих учасників страхових відносин належать також страхові посередники, зокрема страхові агенти та страхові брокери, які сприяють укладенню договорів страхування між страховиками та страхувальниками. Вони виконують функцію посередництва на страховому ринку, надають консультаційні послуги клієнтам, допомагають у виборі оптимальних умов страхування та забезпечують належний рівень інформаційної підтримки страхувальників.

Окреме місце у механізмі функціонування страхування цивільної відповідальності займають експертні організації, які забезпечують об'єктивне врегулювання страхових випадків. Експерти-оцінювачі здійснюють первинний огляд місця ДТП, фіксують обставини пригоди та встановлюють попередній розмір збитків. У 2000-2015 роках аварійні комісари були поширені як окремі незалежні спеціалісти, яких страхові компанії направляли безпосередньо на місце ДТП для оперативного врегулювання страхових випадків. Однак у сучасних умовах розвитку страхового ринку України їхня роль поступово змінюється під впливом цифровізації страхових послуг, розвитку дистанційного врегулювання збитків та автоматизації оцінювання страхових випадків. Сьогодні частину функцій аварійних комісарів виконують працівники підрозділів врегулювання збитків страхових компаній, незалежні експерти-оцінювачі, а також онлайн-сервіси фіксації ДТП і система електронного європротоколу. У результаті діяльність аварійних комісарів усе частіше стає складовою загальної системи врегулювання збитків страховиків та асистанських сервісів, а не здійснюється винятково як незалежна професійна діяльність.

Судово-технічні експерти та акредитовані оціночні компанії проводять технічну експертизу пошкоджених транспортних засобів, визначають вартість відновлювального ремонту та розмір матеріальної шкоди. Висновки таких організацій є обов'язковою підставою для прийняття страховиком рішення про розмір страхового відшкодування, що забезпечує прозорість і неупередженість процесу врегулювання страхових випадків та захист інтересів як потерпілих, так і страхувальників.

Загалом система суб'єктів страхових відносин у межах страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів охоплює широке коло учасників, діяльність яких взаємопов'язана та спрямована на забезпечення ефективного функціонування страхового механізму. Узгоджена взаємодія страховиків, страхувальників, потерпілих осіб, державних органів, професійних об'єднань та інших інституцій формує цілісну систему страхового захисту, яка забезпечує своєчасне відшкодування шкоди та підвищує рівень фінансової безпеки учасників дорожнього руху.

Невід'ємною складовою механізму функціонування страхування цивільної відповідальності є укладення договору страхування між страховиком і власником транспортного засобу. У процесі укладення договору визначаються основні умови страхування, зокрема обсяг страхового покриття, страхова сума, розмір страхового платежу, строк дії договору та порядок здійснення страхових виплат [17, с. 90]. Саме договір страхування виступає правовою основою взаємовідносин між сторонами та визначає їхні права й обов'язки у випадку настання страхового випадку. Укладання такого договору забезпечує створення фінансових передумов для відшкодування шкоди, що може бути заподіяна третім особам у процесі експлуатації транспортного засобу.

Страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів за своєю правовою природою поділяється на два види: обов'язкове та добровільне. Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності (ОСЦПВ) запроваджене державою як обов'язкова умова допуску транспортного засобу до участі в дорожньому русі та здійснюється відповідно до законодавства, що визначає мінімальні ліміти відповідальності, порядок укладання договорів та механізм здійснення страхових виплат. Добровільне страхування цивільної відповідальності (ДСЦВ) є доповненням до обов'язкового і дозволяє страхувальнику розширити ліміти покриття понад встановлені законом мінімальні розміри, забезпечуючи більш повний захист майнових інтересів як самого страхувальника, так і потерпілих осіб. При цьому у межах добровільного страхування цивільної відповідальності автовласників страхові компанії формують

різноманітні страхові продукти та програми страхування, які відрізняються умовами страхового покриття, розмірами страхових сум, переліком додаткових ризиків і сервісних послуг відповідно до потреб страхувальників та будуть детально розглянуті у п. 2.2 роботи.

Необхідною складовою механізму функціонування страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів також є фінансово-економічна складова, яка забезпечує формування, акумулювання та ефективне використання фінансових ресурсів страхового ринку. Її функціонування спрямоване на створення фінансової основи для відшкодування шкоди, заподіяної третім особам унаслідок дорожньо-транспортних пригод. Саме завдяки фінансово-економічному механізму реалізується принцип перерозподілу ризиків між великою кількістю страхувальників, що дозволяє зменшити фінансове навантаження на окрему особу у разі настання страхового випадку.

Основою такого механізму є система страхових платежів, які сплачуються страхувальниками під час укладення договору страхування. Розмір страхового платежу визначається страховою компанією з урахуванням низки факторів, зокрема характеристик транспортного засобу, умов його експлуатації, страхових ризиків та інших параметрів, що можуть впливати на ймовірність настання страхового випадку [18, с. 192]. Страхові платежі формують первинне джерело фінансових ресурсів страхових компаній і забезпечують створення страхових фондів, необхідних для здійснення страхових виплат. При цьому регулярне надходження страхових внесків від страхувальників створює фінансову базу для стабільного функціонування системи страхування.

Акумулювання страхових премій у страхових резервах є наступним важливим елементом механізму. Отримані від страхувальників кошти концентруються у спеціальних фондах страхової компанії, які використовуються виключно для виконання страхових зобов'язань [19, с. 96]. Частина цих коштів спрямовується на формування страхових резервів, що виступають гарантією платоспроможності страховика та забезпечують можливість здійснення страхових виплат навіть у випадку значної кількості страхових подій. Формування страхових

резервів регламентується відповідними нормативними вимогами та є важливою умовою забезпечення фінансової надійності страхових компаній.

Суттєвим елементом фінансово-економічного механізму є також процес здійснення страхових виплат. У разі настання дорожньо-транспортної пригоди, що визнається страховим випадком, страхова компанія зобов'язана компенсувати шкоду, завдану життю, здоров'ю або майну потерпілих осіб у межах установленної страхової суми [20]. Виплата страхового відшкодування здійснюється після проведення процедури врегулювання страхового випадку, яка передбачає встановлення обставин події, оцінку завданих збитків та визначення розміру компенсації. Такий механізм дозволяє забезпечити відновлення майнового стану потерпілих осіб і мінімізувати негативні фінансові наслідки дорожньо-транспортних пригод.

Крім того, фінансово-економічна складова механізму страхування цивільної відповідальності передбачає ефективне управління страховими резервами та іншими фінансовими ресурсами страхових компаній [21, с. 150]. Страховики повинні забезпечувати раціональне використання акумульованих коштів, дотримуватися вимог щодо їх розміщення та підтримувати належний рівень фінансової стійкості, що сприяє підвищенню надійності страхових компаній, зміцненню довіри з боку страхувальників та забезпеченню стабільного функціонування страхового ринку.

Отже, механізм функціонування страхування цивільної відповідальності власників автотransпортних засобів є комплексною системою взаємопов'язаних елементів, що забезпечують реалізацію страхового захисту у сфері дорожнього руху. Його основними складовими виступають об'єкт і предмет страхування, суб'єкти страхових відносин, а також страхова інфраструктура, яка забезпечує організацію та ефективність страхових процесів. Взаємодія цих елементів сприяє формуванню страхового фонду та гарантує своєчасне відшкодування шкоди потерпілим особам. Важливу роль у функціонуванні механізму відіграє державне регулювання та діяльність спеціалізованих інституцій страхового ринку. У

результаті ефективного функціонування такого механізму сприяє підвищенню рівня фінансової безпеки учасників дорожнього руху та стабільності страхових відносин.

1.3 Нормативно-правові засади страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні

Функціонування системи страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні забезпечується комплексом нормативно-правових актів, які регулюють відносини у сфері страхування, дорожнього руху та цивільно-правової відповідальності. Законодавче регулювання цієї сфери спрямоване на забезпечення належного рівня захисту прав учасників дорожнього руху, встановлення чітких правил відшкодування шкоди, завданої внаслідок дорожньо-транспортних пригод, а також формування ефективного механізму функціонування страхового ринку. Нормативно-правова база страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів формується на основі положень Конституції України, норм цивільного законодавства, спеціальних законів у сфері страхування та дорожнього руху, а також міжнародних нормативних актів, які визначають стандарти страхового захисту.

Основоположним нормативним актом, який визначає загальні засади правового регулювання суспільних відносин в Україні, є Конституція України [22]. Її положення закріплюють основні права і свободи людини та громадянина, у тому числі право на захист життя, здоров'я та майна. У контексті страхування цивільної відповідальності важливе значення мають конституційні норми, що гарантують право власності та забезпечують захист майнових прав громадян. Саме ці положення формують правову основу для розвитку системи страхового захисту, яка спрямована на компенсацію шкоди, завданої внаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Важливу роль у регулюванні страхових правовідносин відіграє Цивільний кодекс України [23], який визначає загальні правові засади виникнення, зміни та припинення цивільних прав і обов'язків. У його нормах закріплено основні положення щодо відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю або майну фізичних та юридичних осіб, а також визначено загальні принципи цивільно-правової відповідальності. Окремі положення кодексу регламентують договірні відносини у сфері страхування, визначають права та обов'язки сторін страхового договору, а також умови здійснення страхових виплат. Таким чином, норми цивільного законодавства створюють правову основу для реалізації механізму страхового відшкодування шкоди, заподіяної внаслідок експлуатації транспортних засобів.

Значне місце у системі правового регулювання займає Закон України «Про дорожній рух», який визначає правові та організаційні засади функціонування дорожнього руху, а також регулює суспільні відносини у сфері забезпечення його безпеки [24]. Цей закон встановлює права та обов'язки учасників дорожнього руху, а також визначає відповідальність за порушення правил дорожнього руху. Крім того, закон регламентує діяльність органів державної влади, підприємств, установ і організацій, що беруть участь у забезпеченні безпеки дорожнього руху. Його положення створюють правові передумови для застосування механізмів страхування цивільної відповідальності, оскільки визначають порядок участі транспортних засобів у дорожньому русі та встановлюють відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Суттєве значення для розвитку страхового ринку в Україні має оновлення законодавства у сфері страхування. На початку 2024 року набрав чинності новий Закон України «Про страхування» (Закон № 1909-IX), який був прийнятий у листопаді 2021 року з метою модернізації правового регулювання страхової діяльності та замінив попередній закон 1996 року [25]. Новий нормативно-правовий акт значно розширив регулювання страхового ринку та встановив сучасні вимоги до діяльності страховиків. Основна увага у законі приділяється забезпеченню фінансової стійкості страхових компаній, підвищенню прозорості їх

діяльності та захисту прав споживачів страхових послуг. Важливим аспектом цього закону є посилення вимог до платоспроможності страховиків, удосконалення системи державного нагляду та гармонізація національного законодавства із європейськими стандартами.

Ключовим нормативно-правовим актом, що безпосередньо регулює страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, є Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», який набрав чинності з 1 січня 2025 року [26]. Прийняття цього закону стало важливим етапом реформування системи автострахування в Україні та спрямоване на удосконалення механізму відшкодування шкоди, завданої потерпілим унаслідок дорожньо-транспортних пригод. Закон визначає правові засади здійснення обов'язкового страхування цивільної відповідальності, встановлює порядок укладення договорів страхування, регламентує процедуру врегулювання страхових випадків та визначає права й обов'язки учасників страхових правовідносин.

Особливістю нового законодавства є його орієнтація на європейські стандарти регулювання страхового ринку. Закон враховує положення Директиви Європейського Парламенту і Ради 2009/103/ЄС від 16 вересня 2009 року про страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням моторних транспортних засобів [27]. Зазначена директива визначає основні принципи функціонування системи страхування цивільної відповідальності в країнах Європейського Союзу, зокрема встановлює вимоги щодо обов'язковості страхування, мінімальних страхових сум та механізмів захисту прав потерпілих. Врахування положень цього документа сприяє гармонізації українського законодавства з європейськими нормами та забезпечує інтеграцію національного страхового ринку до європейського правового простору.

Новий Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» передбачає низку суттєвих змін у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Зокрема, було збільшено ліміти страхових

відшкодувань за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю та майну потерпілих, змінено умови страхування для окремих пільгових категорій осіб, скасовано застосування коефіцієнта фізичного зносу при визначенні розміру відшкодування за пошкоджений транспортний засіб, а також запроваджено принцип вільного ціноутворення страхових договорів. Крім того, закон передбачає механізм прямого врегулювання збитків із страховиком потерпілого, що значно спрощує процедуру отримання страхового відшкодування.

Однією з найважливіших новацій є поступове підвищення страхових сум відшкодування до рівня, що відповідає європейським стандартам. Вищезазначений закон передбачає поетапний перехід до нових страхових сум. Зокрема, з 1 січня 2025 року встановлено ліміти страхового відшкодування у розмірі 500 тис. грн на одного потерпілого за шкоду, заподіяну його життю та здоров'ю, але не більше 5 млн грн на одну подію. За шкоду, заподіяну майну потерпілих, ліміт становить 250 тис. грн на одного потерпілого та не більше 1,25 млн грн на один страховий випадок. На другому етапі, який передбачено після припинення воєнного стану, ліміти відшкодування будуть суттєво підвищені. На третьому етапі, після вступу України до Європейського Союзу, передбачено встановлення страхових сум, наближених до стандартів ЄС. Для порівняння, у країнах Європейського Союзу страхові суми відшкодування є значно вищими. Наприклад, у Польщі ліміти відшкодування за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих, становлять понад 5 млн євро, а за майнову шкоду – понад 1 млн євро [28]. Така практика свідчить про високий рівень страхового захисту учасників дорожнього руху та є орієнтиром для подальшого розвитку українського законодавства.

Важливе процесуальне значення для учасників страхових правовідносин має Закон України «Про адміністративну процедуру» [29]. Його положення визначають загальний порядок розгляду звернень фізичних та юридичних осіб до органів публічної влади та встановлюють єдині процедурні стандарти прийняття адміністративних рішень. У контексті страхування цивільної відповідальності цей закон забезпечує процесуальні гарантії захисту прав страхувальників і потерпілих

осіб у відносинах із суб'єктами публічного адміністрування, зокрема при оскарженні рішень страховиків та регулятора.

Окреме місце у системі правового регулювання посідає Постанова Кабінету Міністрів України «Про здійснення контролю за наявністю договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів під час перетину державного кордону України» [30]. Її положення зобов'язують власників транспортних засобів підтверджувати наявність страхового покриття при перетині державного кордону, що забезпечує дотримання вимог обов'язкового страхування та захист іноземних учасників дорожнього руху.

Суттєву роль в інформаційному забезпеченні системи обов'язкового страхування відіграє Положення про функціонування Єдиної централізованої бази даних щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, затверджене Постановою Правління Національного банку України [31]. Цей нормативний акт визначає порядок ведення, наповнення та використання інформаційної системи обліку договорів страхування, регламентує взаємодію страховиків, МТСБУ та державних органів в частині обміну даними, що забезпечує прозорість страхового ринку та можливість оперативної перевірки наявності страхового покриття.

Механізм державного контролю за діяльністю МТСБУ визначається Положенням про нагляд за діяльністю Моторного (транспортного) страхового бюро України [32]. Цей нормативний акт встановлює вимоги до звітності МТСБУ, порядок проведення наглядових заходів з боку регулятора та засоби реагування на порушення встановлених вимог, що спрямовано на забезпечення інституційної надійності та фінансової стабільності системи обов'язкового страхування цивільної відповідальності в Україні.

Отже, нормативно-правові засади страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні формуються на основі системи законодавчих актів, що регулюють страхові, цивільні та транспортні правовідносини. Основу такого регулювання становлять Конституція України, Цивільний кодекс України, законодавство у сфері дорожнього руху та спеціальні

закони про страхування. Важливим етапом розвитку правового регулювання стало прийняття оновлених Закону України «Про страхування» та Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». Ці нормативні акти спрямовані на підвищення прозорості страхового ринку, посилення захисту прав потерпілих та забезпечення фінансової стійкості страховиків.

РОЗДІЛ 2

РОЗВИТОК СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ І ПРІОРИТЕТИ ЙОГО ВДОСКОНАЛЕННЯ В УКРАЇНІ

2.1 Сучасний стан страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні

Страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів є одним із найбільш соціально значущих видів страхових послуг в Україні, що виконує функцію фінансового захисту потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах та є інструментом відшкодування заподіяної шкоди майну, здоров'ю та життю третіх осіб. В умовах воєнного стану, введеного в Україні у лютому 2022 року у зв'язку з повномасштабним вторгненням, страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів зазнало суттєвої трансформації, зумовленої скороченням кількості транспортних засобів у ряді регіонів, міграцією населення, зниженням ділової активності та зміною поведінки страхувальників. Водночас, незважаючи на кризові умови функціонування, галузь продемонструвала стійкість та здатність до відновлення, а окремі показники її діяльності засвідчили позитивну динаміку, що є свідченням адаптаційного потенціалу вітчизняного страхового ринку. Вивчення досвіду функціонування страхового ринку в кризових умовах набуває важливого теоретичного та практичного значення для формування ефективної страхової політики в післявоєнний період відновлення країни.

Аналіз кількості укладених договорів обов'язкового та добровільного страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні дозволяє виявити неоднозначну динаміку, що відображає вплив як макроекономічних чинників, так і специфічних умов воєнного часу (рис.2.1).

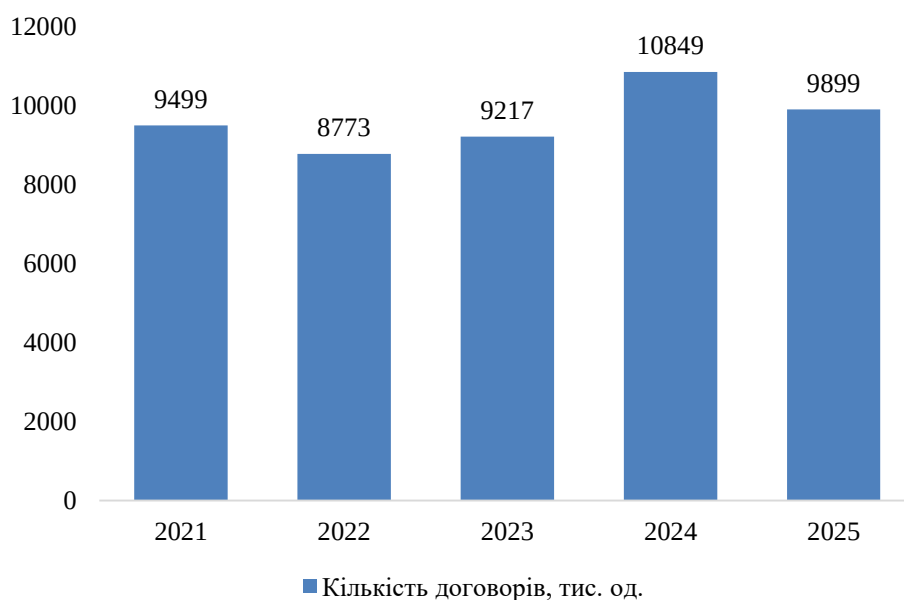


Рисунок 2.1 – Динаміка кількості укладених договорів обов’язкового та добровільного страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні у 2021-2025 рр., тис. од.

Джерело: розроблено автором за даними [33]

У 2021 році кількість укладених договорів становила 9499 тис., що свідчило про стабільний рівень попиту на цей вид страхових послуг в умовах відносно нормального функціонування економіки. Проте вже у 2022 році відбулося суттєве скорочення показника до 8773 тис., тобто на 7,6% порівняно з попереднім роком, що безпосередньо пов’язано з початком повномасштабного вторгнення, вимушеним переміщенням мільйонів громадян, руйнуванням транспортної інфраструктури та загальним падінням економічної активності в країні. Починаючи з 2023 року спостерігається відновлення ринку – кількість договорів зросла до 9 217 тис., що свідчить про часткову стабілізацію соціально-економічної ситуації та відновлення страхової активності населення. У 2024 році позитивна тенденція набула ще більш вираженого характеру, а кількість укладених договорів досягла максимального за досліджуваний період значення – 10 849 тис., перевищивши показник 2021 року на 14,2%. Разом із тим у 2025 році зафіксовано помітне зниження показника до 9899 тис. одиниць, що пов’язано з насиченням ринку та зміною поведінкових стратегій страхувальників.

Важливим індикатором стану ринку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів є динаміка валових страхових премій, що характеризує загальний обсяг акумульованих страховиками коштів у рамках укладених договорів та відображає рівень цінової доступності страхового продукту. Динаміка цього показника демонструє стійку висхідну тенденцію, що відбиває вплив інфляційних процесів, змін тарифної політики страховиків і розширення страхового покриття (табл.2.1).

Таблиця 2.1 – Динаміка валових премій з обов’язкового та добровільного страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні у 2021-2025 рр.

Показник	2021 р., млн. грн	2022 р., млн. грн	2023 р., млн. грн	2024 р., млн. грн	2025 р., млн. грн	Темп приросту 2025/2021 рр., %
Валові премії, в т.ч.:	9216	11357	14204	17222	29545	220,6
ОСЦПВ	6904	6849	8542	10837	23338	238,0
Зелена картка	1770	3978	4989	5644	5417	206,0
Інша моторна відповідальність	542	530	673	741	790	45,8

Джерело: розроблено автором за даними [33]

У 2021 році валові премії становили 9216 млн грн, тоді як уже у 2022 році вони зросли до 11357 млн грн, тобто на 23,2% в абсолютному вираженні. Попри скорочення кількості договорів у 2022 році, зростання премій пояснюється насамперед підвищенням тарифів страховиками в умовах зростання собівартості врегулювання збитків, девальвації національної валюти та збільшення вартості запасних частин і ремонтних робіт. У 2023 році обсяг валових премій зріс до 14204 млн грн, а у 2024 році – до 17222 млн грн, що свідчить про стійкий приріст у середньому на 20-23% щорічно. Найбільш значного стрибку показник зазнав у 2025 році, коли валові премії склали 29545 млн грн – зростання майже на 71,6% порівняно з 2024 роком, що зумовлене передусім суттєвим підвищенням страхових тарифів, яке набрало чинності у 2025 році згідно з відповідними рішеннями Моторного (транспортного) страхового бюро України, а також зростанням середньої страхової суми за договорами страхування.

Аналіз структури валових премій за видами страхування в межах сегменту цивільної відповідальності власників транспортних засобів дозволяє простежити суттєві зміни у співвідношенні між окремими складовими ринку (рис.2.2).

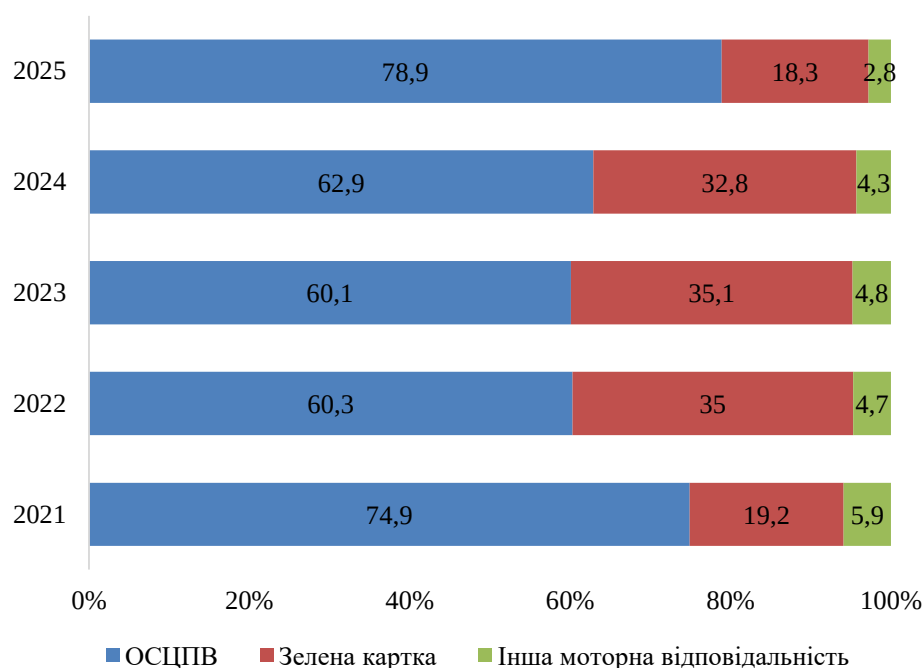


Рисунок 2.2 – Структура валових премій з обов’язкового та добровільного страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні за видами у 2021-2025 рр., %

Джерело: розроблено автором за даними [33]

У 2021 році частка ОСЦПВ у загальному обсязі валових премій становила 74,9%, «Зеленої картки» – 19,2%, іншої моторної відповідальності – 5,9%. Протягом 2022-2023 років відбулося помітне перерозподілення структури на користь «Зеленої картки», частка якої зросла до 35,5% та 35,1% відповідно, тоді як питома вага ОСЦПВ знизилася до 60,1%. Зазначена тенденція є прямим наслідком масового виїзду громадян України за кордон у зв’язку з воєнними діями, що зумовило різке зростання попиту на поліси «Зеленої картки». У 2024 році ці пропорції залишалися відносно стабільними – ОСЦПВ – 62,9%, «Зелена картка» – 32,8%, інша моторна відповідальність – 4,3%. Однак у 2025 році структура зазнала змін, коли частка ОСЦПВ зросла до 78,9%, а питома вага «Зеленої картки» скоротилась до 18,3%, що свідчить про часткове повернення громадян в Україну.

Не менш важливим аспектом аналізу ринку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів є дослідження структури страхувальників за суб'єктним складом (рис.2.3).

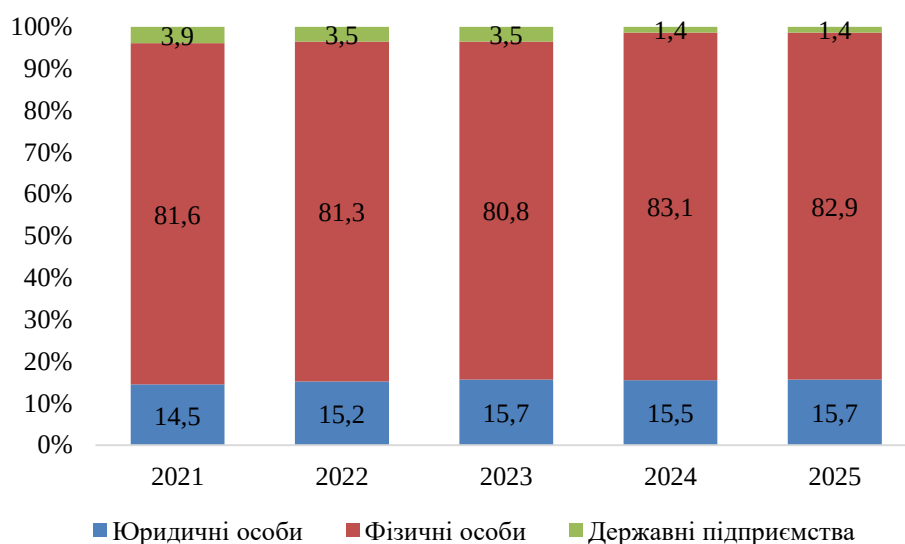


Рисунок 2.3 – Структура валових премій з обов'язкового та добровільного страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні за суб'єктами у 2021-2025 рр., %

Джерело: розроблено автором за даними [33]

Дані свідчать про збереження домінуючої ролі фізичних осіб у загальному обсязі валових премій. Їхня частка протягом досліджуваного періоду коливалася в межах від 80,8% у 2023 році до 83,1% у 2024 році та 82,9% у 2025 році, що відповідає загальносвітовим тенденціям переважання роздрібних клієнтів у структурі ринку обов'язкового автострахування. Частка юридичних осіб демонструвала відносну стабільність на рівні 15%, без суттєвих коливань, що свідчить про рівномірний попит корпоративного сегменту незалежно від загальноекономічної кон'юнктури. Водночас питома вага державних підприємств знизилася з 3,9% у 2021 році до 1,4% у 2024-2025 роках, що пов'язано як із скороченням парку транспортних засобів державних установ, так і з процесами реструктуризації державного сектору в умовах воєнного стану.

Ключовим показником для оцінки ефективності ринку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів є динаміка валових

страхових виплат, що характеризує реальну страхову захищеність потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах та відображає здатність страховиків виконувати взяті на себе зобов'язання (табл.2.2).

Таблиця 2.2 – Динаміка валових виплат з обов'язкового та добровільного страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні у 2021-2025 рр.

Показник	2021 р., млн. грн	2022 р., млн. грн	2023 р., млн. грн	2024 р., млн. грн	2025 р., млн. грн	Темп приросту 2025/2021 рр., %
Валові виплати, в т.ч.:	4146	3655	5787	7077	9264	123,4
ОСЦПВ	3424	2781	3809	4746	6676	95,0
Зелена картка	632	794	1879	2183	2401	279,9
Інша моторна відповідальність	90	80	99	148	187	107,8

Джерело: розроблено автором за даними [33]

У 2021 році загальний обсяг виплат становив 4146 млн грн, однак у 2022 році він скоротився до 3655 млн грн, тобто на 11,8%, що пояснюється зменшенням інтенсивності дорожнього руху та кількості дорожньо-транспортних пригод у перший рік повномасштабної війни внаслідок комендантської години, евакуації населення, руйнування доріг та загальної дезорганізації транспортного процесу. Починаючи з 2023 року обсяг виплат суттєво зріс – до 5 787 млн грн, а у 2024 році – до 7 077 млн грн, що відображає відновлення інтенсивності автомобільного руху, зростання кількості зареєстрованих страхових випадків та підвищення розміру середнього страхового відшкодування внаслідок збільшення вартості ремонтних робіт і запасних частин в умовах інфляції. У 2025 році обсяг виплат досяг 9264 млн грн, що на 30,9% перевищує показник попереднього року. Абсолютне зростання виплат порівняно з 2021 роком становило 5118 млн грн, тобто збільшення на 123,4%, що свідчить про зростання реальних обсягів страхового захисту, наданого потерпілим.

Важливим індикатором місця страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів у загальній структурі страхового ринку України є динаміка його частки за преміями та виплатами (рис. 2.4).

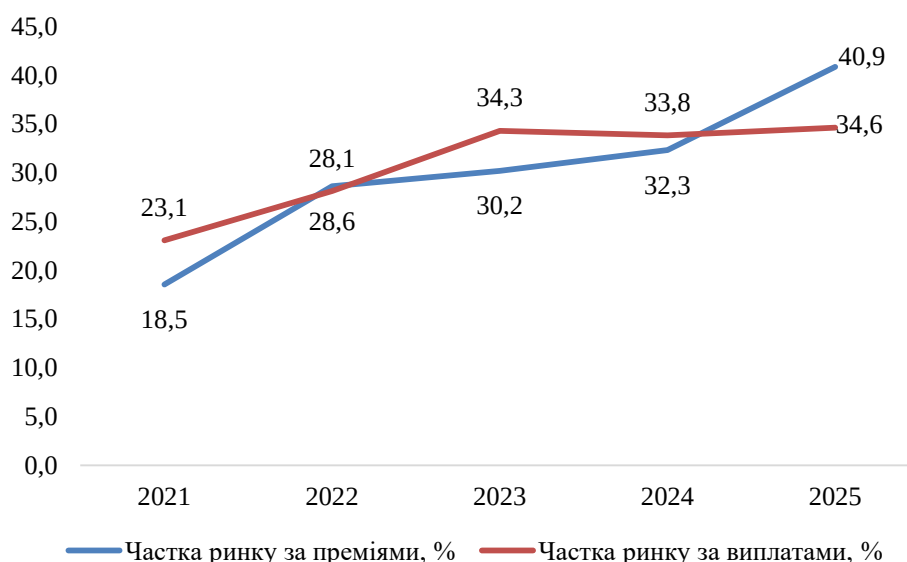


Рисунок 2.4 – Частка премій та виплат з обов’язкового та добровільного страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в загальних в Україні у 2021-2025 рр.

Джерело: розроблено автором за даними [33]

У 2021 році частка сегмента за страховими преміями становила лише 18,5%, тоді як за виплатами – 23,1%, що свідчить про вищий рівень збитковості порівняно із середнім по ринку. У 2022 році обидва показники зблизились, частка за преміями зросла до 28,6%, а за виплатами дещо збільшилась до 28,1%, що пояснюється загальним скороченням страхового ринку в умовах повномасштабної війни та відповідним перерозподілом часток між сегментами. У 2023 році частка за виплатами (34,3%) перевищила частку за преміями (30,2%), що відображає випереджальне зростання страхових відшкодувань на тлі відновлення інтенсивності дорожнього руху та збільшення кількості зареєстрованих страхових випадків. У 2024 році співвідношення показників дещо вирівнялось, частка за преміями зросла до 32,3%, тоді як частка за виплатами незначно скоротилась до 33,8%. У 2025 році тенденція набула протилежного характеру, частка ринку за преміями суттєво зросла до 40,9%, перевищивши частку за виплатами (34,6%), що свідчить про підвищення тарифів та розширення охоплення страхуванням на тлі стабілізації рівня збитковості. Загалом за період 2021-2025 років частка сегмента за преміями зросла на 22,4 відсоткових пункти, а за виплатами – на 11,5 відсоткових

пункти, що підтверджує випереджальний розвиток сегмента страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів відносно страхового ринку України в цілому.

Узагальнюючим показником, що дозволяє оцінити збалансованість фінансових потоків у системі страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів, є рівень виплат – відношення валових страхових виплат до валових страхових премій. Цей показник відображає ефективність використання зібраних страхових коштів та опосередковано характеризує якість страхового портфеля й актуарної політики страховиків (рис.2.5).

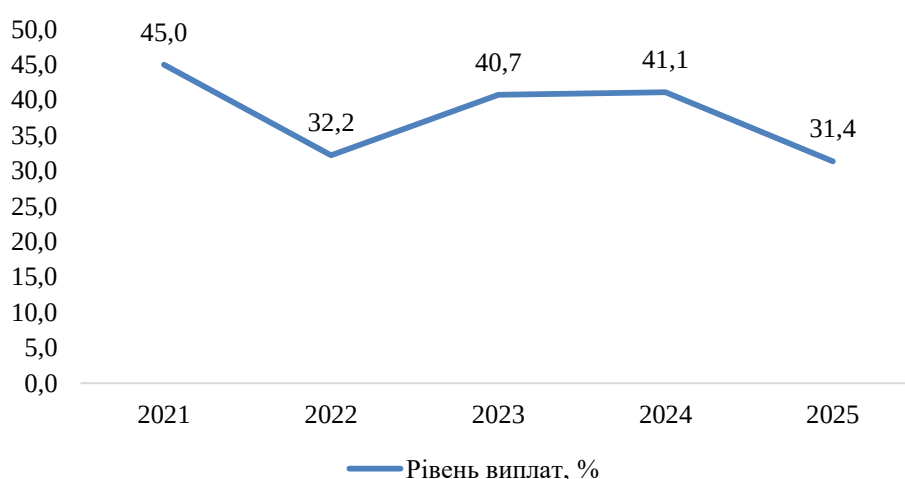


Рисунок 2.5 – Рівень виплат з обов’язкового та добровільного страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні у 2021-2025 рр.

Джерело: розроблено автором за даними [33]

У 2021 році рівень виплат становив 45%, однак у 2022 році суттєво знизився до 32,2%. Зазначене зниження при одночасному зростанні обсягів зібраних премій та скороченні виплат є симптоматичним явищем для воєнного часу, адже зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод, ускладнення процедури збору документів для отримання відшкодування та перенесення частини збитків на наступні звітні періоди призвели до «штучного» зниження коефіцієнта виплат. У 2023 році рівень виплат відновився до 40,7%, а у 2024 році – до 41,1%, що наближається до рівня 2021 року і свідчить про відновлення нормального режиму

функціонування ринку. Водночас у 2025 році показник знизився до 31,4%, попри абсолютне зростання виплат, що пояснюється випереджаючим зростанням страхових премій внаслідок підвищення тарифів. Загалом, ринок страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів у 2025 році характеризувався накопиченням страхових премій у значно більших обсягах відносно виплачених відшкодувань.

Цифрова трансформація є одним із ключових трендів розвитку ринку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні. Значна частка договорів страхування укладається через онлайн-канали продажу, у тому числі безпосередньо на веб-сайтах страховиків, через агрегатори страхових послуг та мобільні додатки. Впровадження електронного страхового полісу суттєво спростило процедуру укладення договору та перевірки його дійсності, що позитивно позначилося на рівні охоплення автовласників обов'язковим страхуванням. В умовах воєнного стану онлайн-канали набули особливої значимості, оскільки забезпечили можливість придбання страхового поліса навіть у разі відсутності доступу до офісів страховиків, у тому числі для переміщених осіб та громадян, які перебувають за кордоном. Водночас цифровізація поставила нові виклики перед регулятором та страховиками щодо ідентифікації клієнтів, запобігання шахрайству та забезпечення захисту персональних даних страхувальників.

Таким чином, аналіз сучасного стану страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні засвідчує, що ринок, перебуваючи в умовах тиску, зумовленого повномасштабними воєнними діями, зберіг функціональну спроможність та продемонстрував здатність до відновлення. Скорочення ключових операційних показників у 2022 році змінилось їхнім поступовим зростанням у 2023-2025 роках. Динаміка валових премій набула стійко висхідного характеру, зумовленого як розширенням страхового покриття, так і тарифними корективами. Структура ринку зазнала певних трансформацій у частині співвідношення внутрішнього та міжнародного страхування цивільної відповідальності, відображаючи міграційні процеси воєнного часу. Рівень виплат,

незважаючи на окремі коливання, загалом підтримував рівновагу між інтересами страховиків і страхувальників.

2.2 Аналіз страхових продуктів зі страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів

Акціонерне товариство «Страхова група «ТАС» (АТ «СГ «ТАС») є одним із найбільших та найвідоміших страховиків на вітчизняному ринку фінансових послуг, що функціонує у сегменті як обов'язкового, так і добровільного страхування [34]. Компанія забезпечує страховим захистом понад 1,6 млн клієнтів і пропонує більш ніж 60 різноманітних страхових продуктів, розроблених з урахуванням актуальних потреб різних категорій страхувальників. Страхова діяльність здійснюється на підставі ліцензії Національного банку України, виданої (переоформленої) 23 квітня 2024 року, що підтверджує відповідність компанії чинним вимогам регулятора щодо платоспроможності, ліцензійних умов та пруденційних нормативів. Серед ключових напрямів діяльності АТ «СГ «ТАС» чільне місце посідає страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів, що охоплює як обов'язкові, так і добровільні продукти, адресовані фізичним особам, юридичним особам та суб'єктам господарювання, що здійснюють вантажні перевезення.

Продуктова лінійка АТ «СГ «ТАС» у сфері страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів відзначається диверсифікованістю та орієнтованістю на різні сегменти клієнтської аудиторії. Вона структурована за суб'єктним принципом і включає продукти для фізичних осіб, юридичних осіб, а також спеціалізований продукт для підприємств-автоперевізників. Для зручності сприйняття та порівняльного аналізу перелік страхових продуктів, їхні суб'єктний склад та основні умови надання страхового захисту систематизовано у табл.2.3. Комплексне вивчення цих продуктів дозволяє

виявити спільні риси та відмінності між ними, оцінити рівень відповідності їхніх умов потребам страхувальників і вимогам ринкового середовища.

Таблиця 2.3 – Страхові продукти зі страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів АТ «СГ «ТАС»

Суб'єкт	Продукт	Умови
Фізичні особи	Автоцивілка	Розмір страхової премії – 66-34510 грн. Розмір страхової суми за шкоду, заподіяну майну потерпілих осіб 250 тисяч гривень на одну потерпілу особу та 1,25 мільйона гривень на один страховий випадок незалежно від кількості потерпілих осіб. Розмір страхової суми за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих осіб 500 тисяч гривень на одну потерпілу особу та 5 мільйонів гривень на один страховий випадок незалежно від кількості потерпілих осіб. Франшиза не застосовується.
	Зелена картка	Порядок визначення страхової суми – визначаються з врахуванням законодавства кожної окремої країни. Ліміти відповідальності визначаються з врахуванням законодавства кожної окремої країни. Франшиза не застосовується.
	Комерційний автозахист	Розширення страхового захисту в доповнення до обов'язкової «автоцивілки», що включає в себе: компенсацію витрат на ремонт чужого авто, пошкодженого в ДТП з вини страхувальника, якщо вартість робіт перевищує ліміт за полісом ОСЦПВ; страхування водія та/або пасажирів від нещасного випадку на транспорті. Розмір страхової премії – 100 тис - 1 млн грн.
Юридичні особи	Автоцивілка	Бізнес-тарифи
	Зелена картка	Бізнес-тарифи
	Комерційний автозахист	Бізнес-тарифи
	ТАС-Автоперевізник	Відповідальність за заподіяну шкоду особі або її майну під час експлуатації забезпеченого наземного транспортного засобу та здійснення перевезень вантажу. Розмір страхової премії – 20 - 2 500 (EUR/USD). Мінімальний розмір страхової суми (ліміту відповідальності) за Договором 50 000 (EUR/USD); за одним випадком - 30 000 (EUR/USD); за кожним з додаткових ризиків - 3 000 (EUR/USD). Безумовна франшиза 500 (EUR/USD).

Джерело: розроблено автором за даними [34]

Базовим продуктом для фізичних осіб є «Автоцивілка», що являє собою договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власника наземного транспортного засобу перед третіми особами. Розмір страхової премії варіюється залежно від типу та характеристик транспортного засобу, стажу водія, регіону реєстрації та інших чинників. Страхова сума за шкоду, заподіяну майну потерпілих осіб, встановлена на рівні 250 тис. грн на одну потерпілу особу та 1,25

млн грн на один страховий випадок незалежно від кількості потерпілих. За шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих, передбачено відшкодування у розмірі 500 тис. грн на одну особу та 5 млн грн на один страховий випадок. Франшиза за цим продуктом не застосовується, що є обов'язковою вимогою законодавства й забезпечує повний страховий захист потерпілих без будь-яких відрахувань. Суттєвою особливістю продукту є широкий діапазон тарифікації, що дозволяє страховику диференціювати премію відповідно до індивідуального ризик-профілю страхувальника та зберігати актуарну збалансованість страхового портфеля.

Порівняння чинних українських лімітів відповідальності з європейськими стандартами засвідчує суттєвий розрив у рівні захисту потерпілих. Відповідно до Директиви ЄС 2021/2118 про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, мінімальні ліміти покриття для країн – членів ЄС становлять 6,45 млн євро на один страховий випадок (або 1,3 млн євро на одного потерпілого) за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю, а також 1,3 млн євро на один випадок за майнову шкоду [47]. Натомість в Україні з 1 січня 2025 року встановлено ліміти на рівні 500 тис. грн (близько 11 тис. євро) за шкоду здоров'ю на одну особу та 250 тис. грн (близько 5,5 тис. євро) за майнову шкоду – тобто у десятки разів нижче від мінімальних вимог ЄС [48]. МТСБУ передбачає поетапне підвищення лімітів до європейського рівня. З 1 січня 2026 року (або з наступного року після завершення воєнного стану) ліміти за шкоду життю та здоров'ю мають зрости до 1 млн грн на одного потерпілого та 20 млн грн на один страховий випадок, а ліміт за майнову шкоду – до 2 млн грн на подію без обмежень на одного потерпілого.

Другим продуктом для фізичних осіб є «Зелена картка» – міжнародний поліс страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, що діє на території країн-членів. На відміну від «Автоцивілки», умови цього продукту не регламентуються єдиним національним стандартом, а страхова сума та ліміти відповідальності визначаються з урахуванням законодавства кожної окремої країни перебування, що потребує від страховика глибокого знання міжнародної нормативної бази та постійного моніторингу змін у законодавстві

країн-учасниць системи. Франшиза за «Зеленою карткою» також не застосовується, що відповідає загальним вимогам Бюро «Зеленої картки». Попит на цей продукт серед фізичних осіб різко зріс у 2022-2023 роках внаслідок масової еміграції громадян України, однак у 2025 році частково знизився у зв'язку зі стабілізацією міграційних потоків.

Третім продуктом, що реалізується АТ «СГ «ТАС» для фізичних осіб, є «Комерційний автозахист» (добровільний страховий продукт, призначений для розширення страхового захисту понад рівень, передбачений обов'язковим страхуванням цивільної відповідальності). Він охоплює компенсацію витрат на ремонт транспортного засобу третьої особи, пошкодженого в дорожньо-транспортній пригоді з вини страхувальника, якщо вартість відновлювального ремонту перевищує ліміт за обов'язковим полісом, а також включає страхування водія та пасажирів від нещасного випадку на транспорті. Розмір страхової премії за «Комерційним автозахистом» становить від 100 тис. до 1 млн грн, що відображає значно вищий обсяг страхового покриття порівняно з базовим обов'язковим продуктом. Цей продукт є відповіддю АТ «СГ «ТАС» на зростаючий попит з боку свідомих страхувальників, які усвідомлюють недостатність законодавчо встановлених лімітів відповідальності в умовах реальної вартості автомобілів і витрат на їх ремонт.

Для юридичних осіб АТ «СГ «ТАС» пропонує аналогічні за структурою продукти – «Автоцивілку», «Зелену картку» та «Комерційний автозахист», – однак із застосуванням бізнес-тарифів, що передбачають індивідуальний підхід до ціноутворення з урахуванням розміру автомобільного парку підприємства, галузевої специфіки та географії використання транспортних засобів.. Такий підхід є стандартною практикою корпоративного страхування і дозволяє досягати взаємовигідних умов для обох сторін, адже страховик отримує великий однорідний портфель, а страхувальник – оптимізовану тарифну ставку.

Окрім стандартних продуктів, для юридичних осіб передбачено спеціалізований продукт «ТАС-Автоперевізник», що не має аналогу у сегменті фізичних осіб і розроблений з урахуванням специфічних ризиків підприємств, що

здійснюють вантажні перевезення. Продукт «ТАС-Автоперевізник» забезпечує страховий захист відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну особі або її майну під час експлуатації транспортного засобу та здійснення перевезень вантажу. Страхова премія за цим продуктом коливається від 20 до 2500 EUR/USD залежно від обсягу та характеру перевезень, маршрутів, типу вантажу та інших чинників ризику. Мінімальний розмір страхової суми (ліміту відповідальності) за договором становить 50000 EUR/USD, у тому числі 30000 EUR/USD за одним страховим випадком та 3000 EUR/USD за кожним із додаткових ризиків. На відміну від продуктів обов'язкового страхування, «ТАС-Автоперевізник» передбачає безумовну франшизу у розмірі 500 EUR/USD, що виступає інструментом участі страхувальника у покритті збитків і стимулює підвищення уважності й відповідальності при здійсненні перевезень. Номінування страхової суми та премії в іноземній валюті є свідомим рішенням страховика, спрямованим на захист від валютних ризиків в умовах нестабільності гривні та орієнтованістю цього продукту на підприємства, що здійснюють міжнародні перевезення.

Фінансові результати діяльності АТ «СГ «ТАС» у сегменті страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів відображають загальні тенденції галузевого розвитку, водночас демонструючи специфічні риси окремого страховика. Динаміка валових страхових премій компанії наведена у табл.2.4.

Таблиця 2.4 – Динаміка валових премій з обов'язкового та добровільного страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів АТ «СГ «ТАС» у 2021-2025 рр.

Показник	2021 р., млн. грн	2022 р., млн. грн	2023 р., млн. грн	2024 р., млн. грн	2025 р., млн. грн	Темп приросту 2025/2021 рр., %
Валові премії, в т.ч.:	1251	1401	2101	3092	5562	344,6
ОСЦПВ	858	847	1150	1568	4175	386,6
Зелена картка	323	481	857	1396	1235	282,4
Інші	70	73	94	128	152	117,1

Джерело: розроблено автором за даними [35]

У 2021 році валові премії АТ «СГ «ТАС» за цим видом страхування становили 1251 млн грн, у 2022 році зросли до 1401 млн грн, тобто на 12%, що свідчить про ефективнішу порівняно з середньоринковою адаптацію компанії до умов воєнного часу. У той час як ринок загалом зафіксував скорочення кількості договорів, АТ «СГ «ТАС» зберегло позитивну динаміку завдяки підвищенню середньої премії та утриманню клієнтської бази. У 2023 році обсяг валових премій зріс до 2101 млн грн (на 49,9%), у 2024 році – до 3092 млн грн (на 47,2%), у 2025 році – до 5562 млн грн, що відповідає зростанню на 79,9%. Темп зростання премій АТ «СГ «ТАС» у 2025 році (79,9%) перевищив загальноринковий показник (71,6%), що свідчить про посилення ринкових позицій компанії та її здатність до використання сприятливої тарифної кон'юнктури.

Структура валових премій АТ «СГ «ТАС» за видами страхування цивільної відповідальності розкриває характер розподілу між внутрішнім страхуванням, «Зеленою картою» та іншими видами відповідальності (рис.2.6).

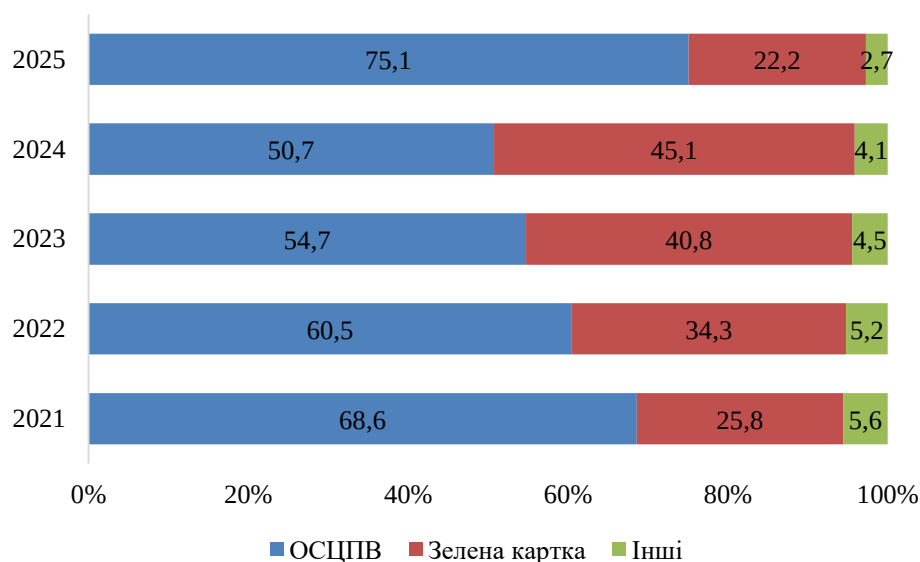


Рисунок 2.6 – Структура валових премій з обов’язкового та добровільного страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів АТ «СГ «ТАС» у 2021-2025 рр., %

Джерело: розроблено автором за даними [35]

У 2021 році структура премій компанії виглядала таким чином: ОСЦПВ – 68,6%, «Зелена картка» – 25,8%, інші – 5,6%. Порівняно зі структурою

загальноринкових премій того самого року (ОСЦПВ – 74,2%, «Зелена картка» – 19,2%) АТ «СГ «ТАС» мало дещо вищу питому вагу «Зеленої картки», що є індикатором активнішої присутності компанії у сегменті міжнародного страхування. У 2022-2023 роках питома вага «Зеленої картки» зросла до 34,3% і 40,8% відповідно, відображаючи масштабний виїзд клієнтів за кордон та активне нарощення портфелю міжнародного страхування. Частка ОСЦПВ знизилась до 60,5% та 54,7% відповідно. У 2024 році частка «Зеленої картки» досягла максимуму – 45,1%, тоді як ОСЦПВ скоротилося до 50,7%, що є мінімальним значенням за весь досліджуваний період. Однак у 2025 році відбулося кардинальне переорієнтування: ОСЦПВ зросло до 75,1%, а «Зелена картка» скоротилась до 22,2%, що відтворює загальноринкову тенденцію, але є більш вираженим у АТ «СГ «ТАС» завдяки активній тарифній політиці в сегменті внутрішнього страхування.

Динаміка валових страхових виплат АТ «СГ «ТАС» у сегменті страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів є не менш показовою з точки зору оцінки операційної ефективності страховика та рівня страхового захисту, що надається клієнтам (табл.2.5).

Таблиця 2.5 – Динаміка валових виплат з обов’язкового та добровільного страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів АТ «СГ «ТАС» у 2021-2025 рр.

Показник	2021 р., млн. грн	2022 р., млн. грн	2023 р., млн. грн	2024 р., млн. грн	2025 р., млн. грн	Темп приросту 2025/2021 рр., %
Валові виплати, в т.ч.:	592	509	741	1097	1829	209,0
ОСЦПВ	436	353	491	642	1145	162,6
Зелена картка	147	145	238	431	648	340,8
Інші	9	11	12	24	36	300,0

Джерело: розроблено автором за даними [35]

У 2021 році валові виплати становили 592 млн грн, у 2022 році – 509 млн грн, що відповідає зниженню на 14%. Аналогічно загальноринковій тенденції, скорочення виплат у 2022 році пояснюється зменшенням інтенсивності автомобільного руху в умовах воєнних обмежень, ускладненням оформлення страхових випадків у зонах бойових дій та загальним зниженням кількості звернень

за відшкодуванням. Починаючи з 2023 року обсяг виплат суттєво зріс – до 741 млн грн (на 45,6%), у 2024 році – до 1097 млн грн (на 48,0%), у 2025 році – до 1829 млн грн (на 66,7%), що корелює з динамікою премій і свідчить про пропорційне зростання страхових зобов'язань компанії.

Структура валових виплат АТ «СГ «ТАС» за видами страхування цивільної відповідальності також зазнала трансформацій протягом досліджуваного періоду, що наочно простежується на рис.2.7.

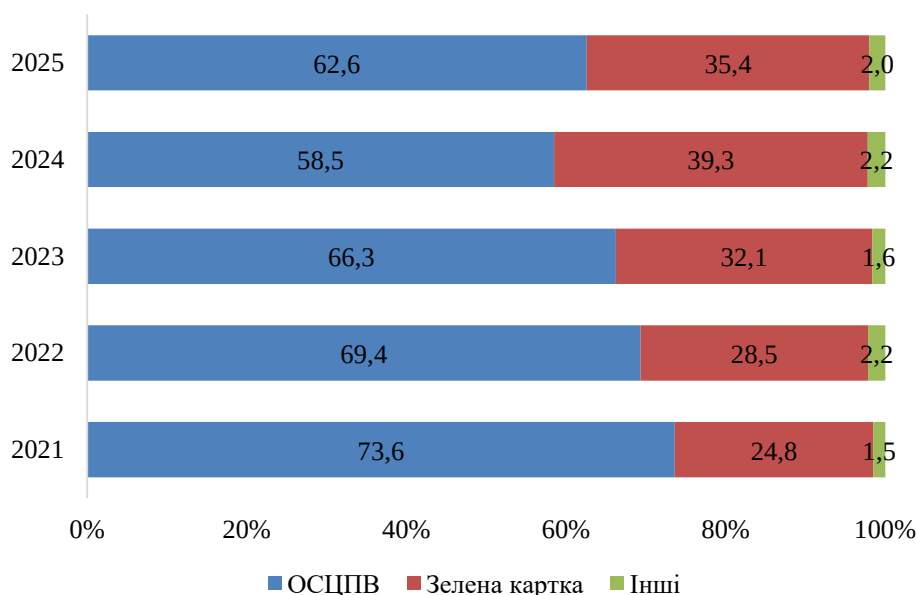


Рисунок 2.7 – Структура валових виплат з обов'язкового та добровільного страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів АТ «СГ «ТАС» у 2021-2025 рр., %

Джерело: розроблено автором за даними [35]

У 2021 році питома вага ОСЦПВ у структурі виплат становила 73,6%, «Зеленої картки» – 24,8%, інших – 1,5%. Порівняно зі структурою премій того самого року частка ОСЦПВ у виплатах перевищувала відповідну частку в преміях на 5 відсоткових пунктів, що вказує на вищу збитковість внутрішнього сегменту порівняно з міжнародним страхуванням. У 2022-2023 роках частка ОСЦПВ у виплатах знизилась до 69,4% та 66,3%, а «Зеленої картки» – зросла до 28,5% та 32,1%, що корелює зі зміщенням структури портфеля у бік «Зеленої картки». У 2024 році частка «Зеленої картки» у виплатах досягла 39,3%, у 2025 році – 35,4%,

тобто повільніше знижувалась порівняно з її питомою вагою в преміях, що свідчить про відносно вищу збитковість міжнародного сегменту. Частка ОСЦПВ у виплатах 2025 року становила 62,6% – нижче, ніж відповідний показник у преміях (75,1%), що означає більш помірний рівень збитковості внутрішнього сегменту та сприятливу збалансованість тарифної політики.

Рівень виплат є ключовим показником оцінки фінансового стану страховика у розрізі окремого виду страхування та відображає ефективність андеррайтингової та тарифної політики компанії (рис.2.8).

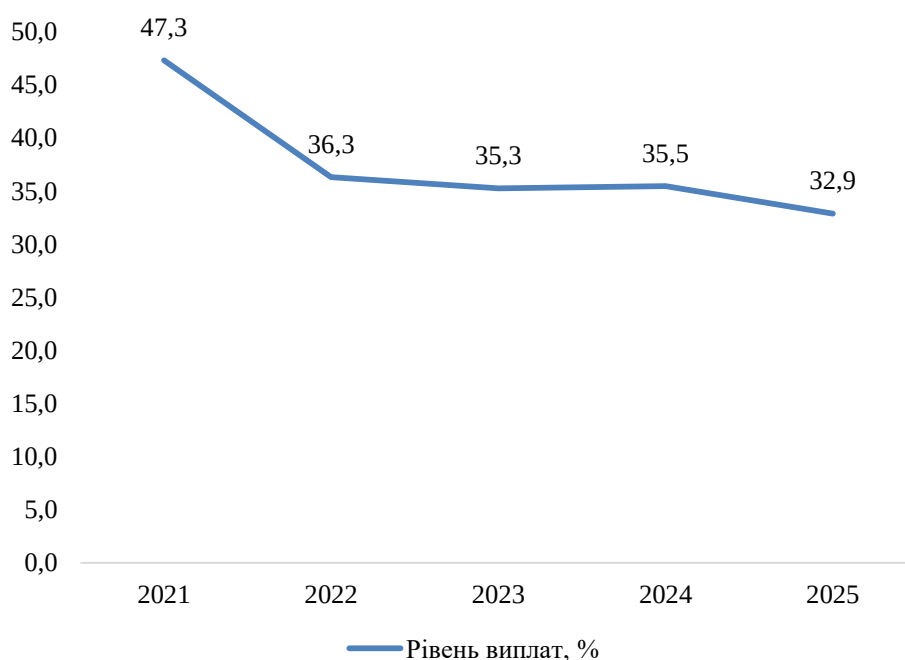


Рисунок 2.8 – Рівень виплат з обов’язкового та добровільного страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів АТ «СГ «ТАС» у 2021-2025 рр.

Джерело: розроблено автором за даними [35]

У 2021 році рівень виплат компанії становив 47,3%, перевищуючи середньоринковий показник (45%) лише незначною мірою. У 2022 році рівень виплат знизився до 36,3%, порівняно з ринковим показником 32,2%, тобто відставання від загальноринкового тренду склало 4,1 відсоткових пункти, що свідчить про ефективніше врегулювання претензій у портфелі АТ «СГ «ТАС». У 2023 році рівень виплат компанії становив 35,3%, у 2024 – 35,5%, що є нижчим від

середньоринкових значень (40,7% та 41,1% відповідно) і відображає вищу за ринкову ефективність тарифної політики страховика, зокрема адекватнішу оцінку ризику при андеррайтингу. У 2025 році рівень виплат АТ «СГ «ТАС» склав 32,9%, що також нижче загальноринкового показника (31,4% – мінімуму досліджуваного періоду для ринку в цілому), що є свідченням помірної прибутковості страхового портфеля компанії при збереженні достатнього рівня страхового захисту клієнтів.

Таким чином, аналіз страхових продуктів та фінансових показників АТ «СГ «ТАС» у сфері страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів засвідчує, що компанія посідає стійкі ринкові позиції та демонструє здатність до нарощення портфеля навіть в умовах кризового середовища. Диверсифікована продуктова лінійка, що охоплює обов'язкові та добровільні продукти для роздрібних і корпоративних клієнтів, забезпечує широке охоплення потреб страхувальників і є передумовою подальшого розвитку компанії на ринку. Водночас подальше підвищення ефективності управління страховим портфелем потребує постійного моніторингу збитковості у розрізі окремих продуктів і сегментів клієнтів, удосконалення системи андеррайтингу та актуарної тарифікації, а також адаптації умов страхування до мінливих потреб страхувальників в умовах триваючого воєнного стану і поступового відновлення економіки.

2.3 Напрями вдосконалення та перспективи розвитку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів

Страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні, попри суттєвий прогрес останніх років, стикається з низкою системних проблем, що стримують його повноцінне функціонування та знижують рівень страхового захисту суспільства. Систематизацію ключових проблем, їхніх проявів і наслідків та відповідних напрямів вдосконалення наведено у табл.2.6.

Таблиця 2.6 – Проблеми розвитку ринку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів та напрями їх вирішення в Україні

Проблема	Прояви та наслідки	Напрямок вдосконалення
Значна частка незастрахованих транспортних засобів	МТСБУ у 2025 р. здійснило 1380 регламентних виплат на суму 101 млн грн за ДТП з вини незастрахованих водіїв; регрес з незастрахованих зріс на 61% до 152,8 млн грн [36]	Автоматизований контроль наявності полісу через Єдиний реєстр ТЗ, посилення адміністративної відповідальності
Невідповідність страхових сум реальній вартості збитків в умовах інфляції	Середня виплата за майновий збиток у 2025 році зросла на 30% до 42528 грн [37]; ліміти потребують регулярного перегляду для відповідності реальним витратам	Прив'язка лімітів відповідальності до індексу споживчих цін, автоматичний перегляд страхових сум не рідше одного разу на два роки
Фінансова нестійкість окремих страховиків та ризик невиконання	В I кварталі 2025 року 50,14% регламентних виплат МТСБУ припало на зобов'язання колишніх членів [38]	Посилення пруденційного нагляду, підвищення вимог до капіталізації, прискорений механізм покриття зобов'язань виключених страховиків через МТСБУ
Відставання мінімальних лімітів відповідальності від стандартів ЄС та їх поетапне підвищення	З 01.01.2025 ліміти підвищено (500 тис. грн за шкоду здоров'ю та 250 тис. грн за майнову шкоду на одного потерпілого). Мінімальні вимоги Директиви ЄС 2021/2118 (1,3 млн євро та 6,45 млн євро відповідно [40]). перевищують українські більш ніж у 100 разів. МТСБУ планує наступний етап підвищення: з набранням чинності після воєнного стану – 1 млн грн (здоров'я) та 2 млн грн (майно) на подію [48]	Поетапне підвищення мінімальних страхових сум до рівня ЄС; впровадження автоматичної індексації лімітів; імплементація стандартів Solvency II; розширення покриття для громадян країн – членів ЄС

Джерело: розроблено автором за даними [36-40]

Попри те, що рівень охоплення автовласників страхуванням цивільної відповідальності в Україні є відносно високим, а частка електронних договорів у 2025 році досягла 99,7%, проблема незастрахованих транспортних засобів зберігає значущість у кількісному вимірі [41]. Статистика МТСБУ за I квартал 2025 року свідчить, що виплати потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах з вини незастрахованих водіїв склали 101 млн грн, або 1380 окремих виплат лише за три

місяці. За підсумками 2025 року МТСБУ стягнуло у порядку регресу з нестрахованих винуватців ДТП 152,8 млн грн – на 61% більше, ніж у 2024 році [36]. Ця динаміка є індикатором не лише ефективності роботи Бюро, але й масштабів проблеми: навіть при 99,7% е-полісів абсолютна кількість нестрахованих транспортних засобів, що беруть участь у ДТП, залишається значною з огляду на загальний розмір автомобільного парку країни. Діючий механізм, за яким МТСБУ відшкодовує збитки потерпілим, а відтак стягує їх з нестрахованих водіїв у судовому порядку, хоча й забезпечує захист потерпілих, потребує суттєвих операційних витрат та часових затрат. Більш ефективним рішенням є превентивне скорочення частки нестрахованих водіїв через автоматизований контроль наявності полісу під час реєстрації транспортного засобу та щорічного технічного огляду із застосуванням даних електронного реєстру страхових договорів.

Проблема невідповідності страхових сум реальній вартості збитків є структурною і безпосередньо пов'язана з інфляційними процесами та зміною вартості авторемонтних послуг і запасних частин. Середня виплата МТСБУ за майновий збиток у 2025 році зросла на 30% до рівня 42528 грн порівняно з 2024 роком [37] – і це лише середнє значення, тоді як збитки від пошкодження автомобілів преміум-класу або витрати на тривале лікування постраждалих можуть у разі перевищувати законодавчо встановлені ліміти. Підвищення страхових сум, здійснене у 2025 році у рамках нового Закону №3720-IX, частково нівелювало накопичений розрив (ліміт за Європротоколом для договорів 2025 року збільшено до 250 тис. грн порівняно з 80 тис. грн, що діяли раніше [42]). Однак відсутність законодавчо закріпленого механізму автоматичної індексації означає, що у разі збереження інфляційного тиску цей розрив відтворюватиметься знову. Порівняно з мінімальними лімітами відповідальності, встановленими Директивою ЄС про автострахування – 1,22 млн євро за майновою шкодою та 6,07 млн євро за шкодою здоров'ю на один страховий випадок – рівень покриття в Україні залишається суттєво нижчим, що є одним з ключових бар'єрів на шляху до гармонізації з нормами ЄС.

Проблема фінансової нестійкості окремих учасників ринку набула особливої гостроти у 2025 році, коли, за даними МТСБУ, понад половину регламентних виплат Фонду захисту потерпілих у I кварталі – 50,14% від загальної суми – становили виплати за зобов'язаннями страховиків, виключених з Бюро. Для порівняння: у 2024 році ця частка складала лише 0,35% [38]. Такий різкий стрибок пояснюється набуттям чинності Закону №3720-IX, який надав МТСБУ можливість оперативно компенсувати збитки за зобов'язаннями виключених страховиків без очікування судового рішення про банкрутство. З одного боку, це підвищило захищеність потерпілих; з іншого – сам факт необхідності таких масштабних виплат свідчить про те, що окремі учасники ринку функціонували без достатнього запасу фінансової міцності. Зазначені факти підкреслюють необхідність посилення пруденційного нагляду та вдосконалення механізмів раннього попередження фінансової нестійкості страховиків.

Проблема відставання мінімальних лімітів відповідальності від стандартів ЄС залишається актуальною попри суттєвий прогрес у регулюванні. З 1 січня 2025 року набули чинності підвищені ліміти (500 тис. грн за шкоду здоров'ю та 250 тис. грн за майнову шкоду на одного потерпілого). Водночас мінімальні вимоги Директиви ЄС 2021/2118 (1,3 млн євро за майном та 6,45 млн євро за здоров'ям) перевищують чинні українські показники більш ніж у 100 разів. МТСБУ передбачає наступний етап підвищення лімітів після завершення воєнного стану (до 1 млн грн на одного потерпілого та 20 млн грн на подію за здоров'я, та 2 млн грн на подію за майнову шкоду). Проблема недостатньої гармонізації з вимогами Директиви ЄС про автострахування є системною і обумовлена не лише розміром лімітів відповідальності. Вона охоплює також вимоги до методів розрахунку та перевірки платоспроможності страховиків у рамках режиму Solvency II, стандарти прозорості інформації для страхувальників, механізми захисту прав потерпілих – зокрема щодо права на отримання мотивованої відповіді від страховика у чітко визначений строк. Повноцінна імплементація цих вимог є не лише юридичним зобов'язанням у рамках євроінтеграційного курсу країни, а й інструментом підвищення якості та надійності страхового ринку для кінцевого споживача.

Важливим виміром сучасного розвитку ринку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів є цифровізація, яка в Україні вже досягла значного рівня зрілості в частині укладення договорів. Досягнення частки електронних договорів у 99,7% у 2025 році є визнаним досягненням і свідчить про успішне завершення першого етапу цифрової трансформації галузі. Водночас цифровізація фронт-офісних процесів лише відкриває шлях до наступного, більш складного етапу – цифровізації врегулювання збитків та ризик-менеджменту. У 2024 році 36% дорожньо-транспортних пригод було оформлено в електронному вигляді через механізм Європротоколу, що на 50% більше, ніж у 2023 році [43]. Цей показник демонструє зростання готовності водіїв до дистанційної взаємодії зі страховиком, однак залишає значний простір для подальшого розширення практики цифрового врегулювання. Перспективними напрямками є автоматична оцінка розміру збитків за фотоматеріалами з використанням алгоритмів комп'ютерного зору, онлайн-відстеження статусу страхової справи тощо.

Міжнародний досвід цифровізації страхування цивільної відповідальності та розвитку телематичного страхування пропонує цінні орієнтири для України. Найрозвиненішим ринком телематичного страхування у Європі є Італія, де, за даними дослідницької компанії PTOLEMUS, нараховується близько 9,5 млн активних телематичних полісів [44]. Основним технологічним рішенням є «чорна скринька» (black box) – бортовий пристрій, що фіксує швидкість, прискорення, різкість гальмування та геолокацію транспортного засобу. Ці дані передаються страховику і використовуються для динамічного ціноутворення та верифікації обставин ДТП. Зокрема, у разі страхового випадку дані black box дозволяють об'єктивно відновити картину події та суттєво ускладнити інсценування аварій – одного з ключових видів страхового шахрайства. Великобританія є другим за масштабом ринком телематики в Європі, де поліси UBI набули особливої популярності серед молодих водіїв, для яких традиційні тарифи є надмірно високими, а телематична страховка дозволяє знизити премію за рахунок демонстрації безпечного водіння [45]. У Франції страховик Direct Assurance

реалізує програму YouDrive, що подвоїлась за розміром протягом двох років; клієнти отримують оцінку свого стилю водіння через мобільний застосунок і знижку до тарифу пропорційно до набраних балів [46]. Ця модель є смартфон-орієнтованою і не потребує встановлення апаратного пристрою, що знижує бар'єр входу для страхувальника. В Україні ряд страховиків вже пропонує аналогічні смартфон-орієнтовані рішення, що не потребують встановлення апаратного пристрою. Однак масштаб їх застосування залишається обмеженим, а стандарти збору та використання телематичних даних потребують законодавчого врегулювання з урахуванням вимог захисту персональних даних.

Стратегічні перспективи розвитку ринку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні є багатовекторними і визначаються взаємодією євроінтеграційних зобов'язань, технологічних інновацій та регуляторного вдосконалення (табл.2.7).

Таблиця 2.7 – Перспективи розвитку обов'язкового та добровільного страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні

Перспектива	Зміст та очікувані результати	Чинники реалізації
1	2	3
Розширення охоплення телематичного страхування	Телематичне страхування вже застосовується в Україні окремими страховиками. Перспектива полягає у масштабуванні смартфон-орієнтованих рішень, що дозволить повністю індивідуалізувати тарифи, знизити премії для обережних водіїв і скоротити кількість ДТП	Стандартизація збору телематичних даних, зростання проникнення смартфонів, підвищення страхової культури водіїв
Гармонізація лімітів відповідальності з вимогами ЄС	Поетапне підвищення мінімальних лімітів. Кінцева мета – відповідність Директиві ЄС 2021/2118 (6,45 млн євро / 1,3 млн євро)	Прогрес у переговорах про вступ до ЄС, адаптація страхового законодавства, нарощення капіталізації страховиків у рамках Solvency II
Розвиток прямого врегулювання збитків	Система обов'язкового прямого врегулювання запроваджена з 01.01.2025. Очікувані результати: скорочення строків виплат, зростання задоволеності клієнтів, посилення конкуренції між страховиками за якістю сервісу	Розбудова клірингового механізму МТСБУ, накопичення практики роботи системи, навчання персоналу страховиків

Продовження таблиці 2.7

1	2	3
Зміцнення фінансової стійкості ринку	Підвищення вимог до капіталізації страховиків, вдосконалення механізму покриття зобов'язань страховиків, що виходять з ринку, через фонди МТСБУ	Посилення пруденційного нагляду НБУ, своєчасне виявлення ознак фінансової нестійкості страховиків
Страховання відповідальності операторів підключених та автономних транспортних засобів	Розробка нових страхових продуктів для покриття специфічних ризиків підключених та автономних транспортних засобів; поступове зміщення відповідальності від водія до виробника програмного забезпечення з урахуванням рівня автономності транспортних засобів	Законодавче врегулювання статусу підключених та автономних транспортних засобів в Україні, актуарне дослідження нових ризиків, орієнтація на досвід провідних країн ЄС

Джерело: розроблено автором за даними [36-40]

Євроінтеграційний вектор є одним із найвагоміших чинників трансформації ринку у середньостроковій перспективі. Підвищення мінімальних лімітів відповідальності до рівня, передбаченого Директивою ЄС 2021/2118, є не лише правовим зобов'язанням, а й засобом підвищення реального рівня страхового захисту для постраждалих у дорожньо-транспортних пригодах. Водночас воно потребує адекватного підвищення страхових тарифів та нарощення капітальних вимог до страховиків, що є реальним викликом для компаній із невисоким рівнем капіталізації. Запровадження принципів Solvency II у повному обсязі є необхідною умовою для забезпечення довгострокової платоспроможності учасників ринку та зміцнення довіри споживачів.

Таким чином, подолання наявних проблем ринку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів та реалізація його перспективного потенціалу потребують скоординованих зусиль держави, Національного банку України як регулятора, Моторного (транспортного) страхового бюро України та страховиків. Пріоритетними напрямками є підвищення ефективності контролю за наявністю страхових полісів через цифрові реєстри, запровадження автоматичної індексації страхових сум, посилення пруденційного нагляду за фінансовою стійкістю страховиків, розвиток телематичного страхування з використанням зарубіжного досвіду, а також послідовна гармонізація регуляторного середовища з вимогами ЄС. Реалізація цих напрямів забезпечить

підвищення рівня страхового захисту населення, зміцнення фінансової стійкості ринку та формування конкурентного і прозорого середовища, здатного повноцінно виконувати соціально-економічну функцію страхування в умовах відновлення та подальшого розвитку країни.

ВИСНОВКИ

У результаті виконання кваліфікаційної бакалаврської роботи було отримано такі узагальнюючі висновки:

1. Страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів є невід'ємною складовою системи страхового захисту в сучасному суспільстві. Його економічна необхідність обумовлена зростанням кількості транспортних засобів, підвищенням інтенсивності дорожнього руху та збільшенням ризику настання дорожньо-транспортних пригод. Основною метою такого страхування є забезпечення гарантованого відшкодування шкоди, завданої життю, здоров'ю або майну третіх осіб. Крім того, воно виконує важливу соціально-економічну функцію, сприяючи захисту як потерпілих осіб, так і власників транспортних засобів від значних фінансових втрат.

2. Особливістю страхування автоцивільної відповідальності є те, що об'єктом страхування виступає відповідальність страхувальника перед третіми особами, а не його власне майно чи життя. Функціонування цього виду страхових послуг реалізується через виконання компенсаційної, превентивної, регулятивної, відновлювальної, контрольної та захисної функцій.

3. Механізм функціонування страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів формує цілісну систему організаційно-економічних і правових елементів, що забезпечують ефективну реалізацію страхового захисту. Його структура охоплює об'єкт і предмет страхування, систему суб'єктів страхових відносин та розвинену страхову інфраструктуру, які у взаємодії забезпечують стабільність функціонування страхового ринку.

4. Важливим елементом механізму є фінансово-економічна складова, що передбачає формування страхових платежів, акумулювання коштів у страхових фондах та здійснення страхових виплат. Значну роль у функціонуванні системи відіграють страхові компанії, страхувальники, потерпілі особи та інституції, які здійснюють регулювання та контроль страхової діяльності. Узгоджена взаємодія

цих учасників сприяє забезпеченню своєчасного відшкодування збитків у разі настання страхового випадку.

5. Нормативно-правове регулювання страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні ґрунтується на комплексній системі законодавчих актів, які визначають правові, економічні та організаційні засади функціонування страхового ринку. Базові принципи такого регулювання закріплені в Конституції України та Цивільному кодексі України, які гарантують захист майнових прав і визначають загальні засади цивільно-правової відповідальності. Закон України «Про дорожній рух» встановлює правові основи безпеки дорожнього руху та відповідальності його учасників. Значну роль у розвитку страхового ринку відіграло прийняття нового Закону України «Про страхування», який модернізував систему державного регулювання страхової діяльності та посилив вимоги до платоспроможності страховиків.

6. Особливе значення має Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», що передбачає удосконалення механізму відшкодування шкоди потерпілим у ДТП. Важливою особливістю сучасного законодавства є його орієнтація на гармонізацію з європейськими нормами та поступове підвищення страхових сум відшкодування.

7. Аналіз сучасного стану ринку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні за 2021-2025 роки засвідчив його здатність до збереження функціональної спроможності та відновлення в умовах тиску воєнного часу. Скорочення кількості укладених договорів у 2022 році на 7,6% – до 8773 тис. одиниць – змінилось поступовим відновленням ринку та досягненням максимуму у 2024 році на рівні 10849 тис. одиниць.

8. Динаміка валових страхових премій набула стійко висхідного характеру з 9216 млн грн у 2021 році до 29545 млн грн у 2025 році, що зумовлено підвищенням тарифів, інфляційними процесами та розширенням страхового покриття. Структура ринку зазнала суттєвих трансформацій, у 2022-2024 роках суттєво зросла питома вага «Зеленої картки» внаслідок масового виїзду громадян за кордон, однак у 2025 році відбулося повернення до домінування внутрішнього

страхування. Рівень виплат коливався у межах 31-45%, відображаючи зміну інтенсивності дорожнього руху та тарифну динаміку, а валові виплати зросли з 4146 млн грн у 2021 році до 9264 млн грн у 2025 році, що свідчить про зростання реальних обсягів страхового захисту потерпілих.

9. Цифрова трансформація є одним із ключових трендів розвитку ринку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні. Значна частка договорів страхування укладається через онлайн-канали продажу, у тому числі безпосередньо на веб-сайтах страховиків, через агрегатори страхових послуг та мобільні додатки.

10. Аналіз страхових продуктів АТ «СГ «ТАС» у сфері страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів виявив диверсифіковану продуктову лінійку, що охоплює як обов'язкові, так і добровільні продукти для фізичних та юридичних осіб. Для фізичних осіб компанія пропонує «Автоцивілку», поліс «Зеленої картки» для виїзду за кордон та «Комерційний автозахист» як добровільне розширення відповідальності понад законодавчі ліміти. Для юридичних осіб передбачено аналогічні продукти на бізнес-тарифах, а також спеціалізований продукт «ТАС-Автоперевізник» з лімітом відповідальності від 50000 EUR/USD.

11. Валові премії АТ «СГ «ТАС» зросли з 1251 млн грн у 2021 році до 5562 млн грн у 2025 році, при цьому темп приросту 2025 року (79,9%) перевищив загальноринковий (71,6%), що свідчить про посилення ринкових позицій компанії. Рівень виплат АТ «СГ «ТАС» систематично залишався нижчим за середньоринковий протягом 2022-2025 років, що є свідченням ефективнішого андеррайтингу та збалансованості страхового портфеля компанії.

12. Подальше підвищення ефективності управління страховим портфелем АТ «СГ «ТАС» потребує постійного моніторингу збитковості у розрізі окремих продуктів і сегментів клієнтів, удосконалення системи андеррайтингу та актуарної тарифікації, а також адаптації умов страхування до мінливих потреб страхувальників в умовах триваючого воєнного стану і поступового відновлення економіки.

13. Ринок страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні зберігає проблему незастрахованих учасників дорожнього руху, попри рекордний рівень електронних договорів у 99,7%. За 2025 рік МТСБУ стягнуло з незастрахованих винуватців ДТП 152,8 млн грн, на 61 % більше, ніж роком раніше, що підтверджує необхідність переходу від судового регресу до превентивного автоматизованого контролю через електронний реєстр страхових договорів.

14. Фінансова нестійкість окремих страховиків набула критичного вияву у 2025 році: 50,14% регламентних виплат МТСБУ у першому кварталі припало на зобов'язання виключених членів проти 0,35% у 2024 році. Поряд із цим збереження інфляційного розриву між страховими лімітами та реальною вартістю збитків (середня виплата за майном зросла на 30% до 42528 грн) обумовлює необхідність законодавчого закріплення механізму автоматичної індексації страхових сум.

15. Стратегічними напрямками розвитку сегмента є масштабування телематичного страхування, яке вже впроваджують окремі страховики, та поетапне підвищення мінімальних лімітів відповідальності, адже чинні українські показники поступаються мінімальним вимогам Директиви ЄС 2021/2118 більш ніж у 100 разів. Наступний етап підвищення лімітів МТСБУ планує після завершення воєнного стану, що визначає горизонт регуляторної трансформації ринку.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Патрульна поліція України. Статистика. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 14.04.2026).
2. Слобода Л. Я., Руденко З. М. Сучасні тенденції та особливості розвитку ринку автотранспортного страхування в Україні. *Бізнес Інформ*. 2021. №3. С. 170–178. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2021-3-170-178> (дата звернення: 04.02.2026).
3. Костогриз В. Г., Гаряга Л. О. Автотранспортне страхування в Україні в період дії воєнного стану. *Інвестиції: практика та досвід*. 2025. № 3. С. 85–91. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2025.3.85> (дата звернення: 04.02.2026).
4. Лобова О. М., Тарасюк С. С. Тенденції розвитку ринку автотранспортного страхування в Україні. *Ефективна економіка*. 2026. № 2. DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2026.2.140> (дата звернення: 04.02.2026).
5. Марценюк О. В., Руда О. Л., Гонца А. В. Сучасний стан та особливості розвитку ринку транспортного страхування в умовах воєнного стану. *Інвестиції: практика та досвід*. 2025. № 21. С. 213–220. DOI: <http://doi.org/10.32702/2306-6814.2025.21.213> (дата звернення: 04.02.2026).
6. Кривошлик Т. Д. Економічна сутність та особливості класифікації автотранспортного страхування. *Наукові інновації та передові технології*. 2023. № 1(15). С. 256–268. DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2023-1\(15\)-256-268](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2023-1(15)-256-268) (дата звернення: 04.02.2026).
7. Мельник Т. А. Страхування відповідальності власників транспортних засобів в Україні в контексті євроінтеграції та страхового менеджменту. *Центральноукраїнський науковий вісник*. 2023. № 9(42). С. 225–235. DOI: [https://doi.org/10.32515/2663-1636.2023.9\(42\).225-235](https://doi.org/10.32515/2663-1636.2023.9(42).225-235) (дата звернення: 04.02.2026).
8. Вороніна Н. В. Інститут страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. *Прикарпатський*

юридичний вісник. 2019. № 3. С. 34–37. DOI: [https://doi.org/10.32837/pyuv.v2i3\(28\).353](https://doi.org/10.32837/pyuv.v2i3(28).353) (дата звернення: 04.02.2026).

9. Волохова Л. Ф. Страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів у контексті інноваційних трансформацій. *Економічний простір*. 2021. № 165. С. 105–109. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/165-19> (дата звернення: 14.02.2026).

10. Гаран О. В. Сучасний погляд на адміністративні правовідносини у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів. *Правова держава*. 2020. № 38. С. 38–46. DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2020.38.204122> (дата звернення: 14.02.2026).

11. Урбанович В.А., Громова А. Є. Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів в умовах інтенсивної автомобілізації в Україні. *Економіка і суспільство*. 2018. № 16. С. 689–693. URL: https://economyandsociety.in.ua/journals/16_ukr/104.pdf (дата звернення: 14.02.2026).

12. Терещенко Т. Є., Самокиш М. О. Страхування цивільно-правової відповідальності та чинники його розвитку в Україні. *Економіка і суспільство*. 2018. № 19. С. 1175–1181. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2018-19-176> (дата звернення: 14.02.2026).

13. Білецька Ю. Ю. Договір страхування цивільно-правової відповідальності. Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису. Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право». Західноукраїнський національний університет, Міністерство освіти і науки України, Тернопіль, 2025. 239 с. URL: <https://dspace.wunu.edu.ua/items/4f46b68b-42ba-455c-be7b-6f3a7af43f0b> (дата звернення: 14.02.2026).

14. Золотарьова О. В., Постольник Л. В. Автотранспортне страхування та напрями його розвитку в Україні. *Бізнес-навігатор*. 2019. № 3-2. С. 84–88. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/bnav_2019_3-2_18 (дата звернення: 14.02.2026).

15. Моташко Т. П., Олійник Р. Р. Каталізатори та інгібітори розвитку автотранспортного страхування в Україні. *Економіка та держава*. 2020. № 3. С.

110–114. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6806.2020.3.110> (дата звернення: 24.02.2026).

16. Остапенко Л. О. Щодо правових наслідків страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. *Академічні візії*. 2026. № 51. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.18212482> (дата звернення: 24.02.2026).

17. Вергелюк Ю. Ю. Теоретичні засади функціонування ринку автомобільного страхування в Україні. *Міжнародний науковий журнал "Інтернаука"*. 2018. № 10. С. 89–95. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/mnjie_2018_10_13 (дата звернення: 24.02.2026).

18. Ковова І. С., Колумбет О. П. Страхування в системі міжнародних автомобільних перевезень України. *Міжнародний науковий журнал "Інтернаука"*. 2024. № 8(2). С. 190–197. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/mnjie_2024_8\(2\)_23](http://nbuv.gov.ua/UJRN/mnjie_2024_8(2)_23) (дата звернення: 24.02.2026).

19. Кулина Г. М., Лукияник Д. В. Ринок автотранспортного страхування у світі: сучасні тренди та інноваційні рішення. *Інвестиції: практика та досвід*. 2025. № 1. С. 94–99. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2025.1.94> (дата звернення: 24.02.2026).

20. Вергелюк Ю. Ю., Ганцяк М. О., Болдова А. А. Доступність ОСЦПВ в Україні в контексті адаптації до стандартів ЄС. *Acta Academiae Beregsasiensis. Economics*. 2025. № 10. DOI: <http://dx.doi.org/10.58423/2786-6742/2025-10-300-313> (дата звернення: 24.02.2026).

21. Салайчук О. М. Особливості фінансового механізму гарантій у системі автотранспортного страхування. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2018. № 1. С. 148–155. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vchnu_ekon_2018_1_28 (дата звернення: 24.02.2026).

22. Конституція України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР. Відомості Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 01.03.2026).

23. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 01.03.2026).

24. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 01.03.2026).

25. Про страхування: Закон України від 18.11.2021 р. № 1909-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1909-20> (дата звернення: 01.03.2026).

26. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 21.05.2024 № 3720-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3720-IX#Text> (дата звернення: 01.03.2026).

27. Директива Європейського Парламенту і Ради 2009/103/ЄС від 16 вересня 2009 року про страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням моторних транспортних засобів та забезпечення виконання обов'язку щодо страхування такої відповідальності. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/2009-103-es.pdf> (дата звернення: 01.03.2026).

28. Зустріч МТСБУ з Національним Моторним Бюро Польщі та Страховим Гарантійним Фондом Польщі. URL: <https://mtsbu.ua/news/post/zustrich-mtsbu-z-nacionalnim-motornim-byuro-polshchi-ta-strahovim-garantijnim-fondom-polshchi> (дата звернення: 01.03.2026).

29. Про адміністративну процедуру: Закон України від 17.02.2022 № 2073-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0194500-24#Text> (дата звернення: 01.03.2026).

30. Про здійснення контролю за наявністю договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів під час перетину державного кордону України: Постанова Кабінету Міністрів України від 06.07.1998 № 1024. URL: https://bank.gov.ua/ua/legislation/Resolution_26122024_165 (дата звернення: 01.03.2026).

31. Положення про функціонування Єдиної централізованої бази даних щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Постанова Правління Національного банку України від 26.12.2024 № 165. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2073-20#Text> (дата звернення: 01.03.2026).

32. Положення про нагляд за діяльністю Моторного (транспортного) страхового бюро України: Постанова Правління Національного банку України від 31.12.2024 № 194. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1024-98-%D0%BF#Text> (дата звернення: 01.03.2026).

33. Показники діяльності страховиків. Наглядова статистика НБУ. URL: <https://bank.gov.ua/ua/statistic/supervision-statist> (дата звернення: 11.03.2026).

34. Офіційний сайт АТ «СГ «ТАС». URL: <https://sgtas.ua/> (дата звернення: 11.03.2026).

35. Рейтинг страхових компаній України. Forinsurer. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife> (дата звернення: 11.03.2026).

36. МТСБУ в 2025 році збільшила отримання регресу від водіїв без ОСЦПВ на 61%. URL: <https://interfax.com.ua/news/economic/1147671.html> (дата звернення: 11.03.2026).

37. Як змінилися фінансові показники ринку із впровадженням нового закону про ОСЦПВ у 2025 році? URL: <https://hotline.finance.ua/articles/yak-zminilisya-finansovi-pokazniki-rinku-iz-vprovadzhenniam-novogo-zakonu-pro-oscypv-u-2025-roci> (дата звернення: 11.03.2026).

38. Регламентні виплати МТСБУ у 1К 2025 зросли на 155% до 290 млн грн. URL: <https://forinsurer.com/news/25/04/29/44832> (дата звернення: 11.03.2026).

39. Europe Telematics Market Size & Share Analysis - Growth Trends and Forecast. URL: <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/europe-telematics-market> (Accessed: 11.03.2026).

40. Motor insurance directive. URL: https://finance.ec.europa.eu/banking/insurance/motor-insurance_en (Accessed: 11.03.2026).

41. Підсумки роботи ринку ОСЦПВ у 2025 році та що очікувати водіям у 2026 році. URL: <https://mtsbu.ua/en/news/post/pidsumki-roboti-rinku-oscpv-u-2025-roci-ta-shcho-ochikuvati-vodiyam-u-2026-roci> (дата звернення: 11.03.2026).

42. Європротокол у 2025 році: як буде працювати самостійне оформлення ДТП з оновленням законодавства? URL: <https://mtsbu.ua/news/post/yevroprotokol-u-2025-roci-yak-bude-pracyuvati-samostijne-oformlennya-dtp-z-onovlenniam-zakonodavstva> (дата звернення: 11.03.2026).

43. Використання електронного Європротоколу зросло на 50% у 2024 році: водії обирають швидкість і зручність. URL: <https://mtsbu.ua/news/post/vikoristannya-elektronnogo-yevroprotokolu-zroslo-na-50-u-2024-roci-vodiyi-obirayut-shvidkist-i-zruchnist> (дата звернення: 11.03.2026).

44. The next turn for telematics insurance in Italy. URL: <https://www.ptolemus.com/insight/the-next-turn-for-telematics-insurance-in-italy/> (Accessed: 11.03.2026).

45. Younger drivers forced into telematics by vast difference in premiums. URL: <https://www.lifeinsuranceinternational.com/analyst-comment/younger-drivers-forced-into-telematics/> (Accessed: 11.03.2026).

46. Direct Assurance Selects Cambridge Mobile Telematics to Power YouDrive, the Largest Connected Insurance Programme in France. URL: <https://www.cmtelematics.com/news/direct-assurance-selects-cambridge-mobile-telematics/> (Accessed: 11.03.2026).

47. Amendments to the Motor Insurance Directive come into force across the EU - the Key changes. URL: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=a7fffb8d-2e9c-4289-a192-74b5efd22b0b> (Accessed: 11.05.2026).

48. Новий Закон про Автоцивілку. URL: <https://mtsbu.ua/education/category/novyy-zakon-pro-ostspv> (Accessed: 11.05.2026).