

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВАДИМА ГЕТЬМАНА

Навчально-науковий інститут бізнес-освіти імені Анатолія ПОРУЧНИКА

галузь знань	07 Управління та адміністрування
спеціальність	072 Фінанси, банківська справа та страхування
освітня програма	8Ф03 Банківський та страховий ризик-менеджмент
Форма навчання	<u>Заочна</u>

КВАЛІФІКАЦІЙНА МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА
на тему «Страхування цивільної відповідальності
власників транспортних засобів в Україні»

здобувача Бондаренко Олександра Вікторовича _____

Науковий керівник:
професор, доктор економічних наук
_____ Баранов А.Л.

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

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

Київ 2023

РЕФЕРАТ

Кваліфікаційна магістерська робота містить 69 сторінок, 10 таблиць, 4 зображення, перелік джерел посилання з 71 найменування, 6 додатків на 8 сторінок.

Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні.

Об'єкт дослідження: страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів.

Предмет дослідження: фінансові відносини, що виникають між учасниками страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів щодо його організації та здійснення.

Мета кваліфікаційної магістерської роботи: дослідити теоретичні засади страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, оцінити його сучасний стан та запропонувати практичні рекомендації щодо перспектив його подальшого розвитку в Україні.

Відповідно до мети поставлені такі завдання:

- Дослідити розвиток страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні;
- Оцінити поточний стан ринку цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні: охоплення, ціни, збитковість;
- Вивчити вплив і реакцію ринку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні на зовнішні фактори: міжнародні фінансові кризи, ковід, війна;
- Окреслити перспективи розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні;
- Надати рекомендації щодо розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні.

Рік виконання кваліфікаційної магістерської роботи 2023.

Рік захисту роботи 2023.

Ключові слова: цивільна відповідальність власників транспортних засобів, ОСЦПВ, ОСЦПВВНТЗ, Зелена картка, страхування

ЗМІСТ

ВСТУП	2
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ.....	6
1.1 Економічна сутність страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів	6
1.2 Характеристика ризиків страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів	14
1.3 Становлення та розвиток страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів	17
РОЗДІЛ 2 ОЦІНКА СУЧАСНОГО СТАНУ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ ..	32
2.1 Місце страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів на вітчизняному страховому ринку	32
2.2 Аналіз основних показників діяльності компаній зі страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів	34
РОЗДІЛ 3 ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ	50
3.1 Проблеми розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів на вітчизняному страховому ринку	50
3.2 Напрями вдосконалення страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні	53
ВИСНОВКИ.....	59
ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАННЯ	62
ДОДАТКИ	69

ВСТУП

Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (ЦВВТЗ) є актуальною та важливою практикою в багатьох країнах, включаючи Україну. За обсягами премій страхування ЦВВТЗ займає в Україні щонайменше 25% загального ринку ризикового страхування, а в умовах війни цей показник наближається до 40%. Це страхування має значний соціальний вплив і виконує кілька функцій, що сприяють захисту інтересів громадян і держави, адже будь-який громадянин, навіть не маючи у володінні транспортного засобу, може потрапити в ДТП в якості пасажирів або пішохода.

Левову частину страхування ЦВВТЗ складає обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Оскільки це обов'язковий вид страхування, держава встановлює правила страхування, ліміти відповідальності і тарифну політику щодо договорів ОСЦПВВТЗ, а також зобов'язує страхувальників мати діюче страхове покриття і контролює це.

Основні проблеми, з якими стикаються учасники ринку страхування ЦВВТЗ, це:

- страхове охоплення, тобто кожний учасник, що повинен застрахувати свою цивільну відповідальність, має мати чинний поліс;
- вартість страхування, яка повинна бути достатньою для страховиків і не надмірною для страхувальників;
- розмір страхової виплати, якого повинно бути достатньо для відшкодування всієї завданої потерпілому шкоди, це стосується лімітів відповідальності, оцінки шкоди майну без урахування зносу та франшизи, оцінки шкоди життю і здоров'ю потерпілого, оцінки моральної шкоди;
- строк страхової виплати;
- недостатня популярність оформлення незначних ДТП (без потерпілих) без виклику поліції, з використанням Європротоколу;

- велика частка паперових носіїв у документообороті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Особливості розвитку страхування ЦВВТЗ досліджували та висвітлювали у своїх працях багато провідних вчених. Зокрема, вагомий внесок в дослідження даного виду страхування зробили В.Д. Базилевич, С.С. Осадець, О.О. Гаманкова, Т.Д. Кривошлик, О.В. Золотарьова, Р.В. Пікус та інші.

Мета кваліфікаційної магістерської роботи: дослідити теоретичні засади страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, оцінити його сучасний стан та запропонувати практичні рекомендації щодо перспектив його подальшого розвитку в Україні.

Відповідно до мети поставлені такі **завдання**:

- дослідити економічну сутність та форми здійснення страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів;
- дослідити етапи становлення та розвиток страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні;
- оцінити поточний стан ринку цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні: охоплення, ціни, збитковість;
- вивчити вплив і реакцію ринку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні на зовнішні фактори: міжнародні фінансові кризи, пандемія, війна;
- окреслити перспективи розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні;
- надати рекомендації щодо розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні.

Об'єкт дослідження: страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів.

Предмет дослідження: фінансові відносини, що виникають між учасниками страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів щодо його організації та здійснення.

Методи дослідження. При написанні кваліфікаційної роботи використані такі методи дослідження.

Аналіз літературних джерел: вивчення наукових статей, монографій, посібників, законодавства та інших джерел, пов'язаних зі страхуванням цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Аналіз літературних джерел дозволяє ознайомитися зі станом сучасних досліджень у цій галузі, знайти теоретичні концепції та підходи, а також підтвердити або спростувати власні гіпотези.

Емпіричні дослідження: збір та аналіз емпіричних даних, які можуть бути отримані з різних джерел, наприклад, статистичних звітів, анкетування, інтерв'ю, фокус-груп, спостережень тощо. Це дозволило отримати конкретні факти, цифри, приклади та сформулювати висновки, які можна використовувати для аргументації в теоретичній частині.

Порівняльний аналіз: порівняння різних аспектів страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів у різних країнах або регіонах. Цей підхід дозволив з'ясувати відмінності та спільні риси різних систем страхування та використати ці дані для аналізу і узагальнення.

Юридичний аналіз: вивчення законодавчих актів, нормативних документів та судової практики, пов'язаної зі страхуванням цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Цей підхід дозволив розібратися у юридичних аспектах страхування та використати їх для аргументації та виведення висновків.

Економічний аналіз: вивчення економічних аспектів страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, таких як премії, ризики, відшкодування збитків, фінансові показники страхових компаній тощо. Це дозволило оцінити ефективність та стійкість системи страхування та висунути пропозиції щодо її вдосконалення.

Теоретична, методична та практична значущість отриманих результатів. Було розроблено методiku оцінки фінансових показників страхування ЦВВТЗ за даними з відкритих джерел, включаючи обсяг ринку, частоту настання страхових випадків і збитковість. Проаналізовано новий проект

Закону України «Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» і наведено практичні рекомендації щодо імплементації окремих положень нового Закону.

Інформаційна база дослідження включає в себе статистичні дані Національної поліції України, Моторного (транспортного) страхового бюро України, аналітичні огляди Національного банку України, рейтинги страхових компаній України за версією журналу Insurance Top та інші джерела.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

1.1 Економічна сутність страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів

Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (ЦВВТЗ) є одним з основних видів страхування в сфері автострахування. Воно має на меті захистити власників автотранспортних засобів від фінансових втрат, які можуть виникнути внаслідок шкоди, заподіяної третім особам в результаті дорожньо-транспортних пригод.

Економічна сутність ЦВВТЗ полягає в перекладенні ризиків фінансових втрат від можливих правових вимог на страхову компанію. Замість того, щоб самому нести всі витрати на ремонт або компенсацію постраждалим сторонам, власник транспортного засобу укладає договір страхування зі страховою компанією. Він сплачує страхову премію, а в разі дорожньо-транспортної пригоди, страхова компанія компенсує збитки, заподіяні третім особам.

Економічна вигода для власника транспортного засобу полягає в тому, що він може передати ризик фінансових втрат на страхову компанію. Він платить лише страхову премію, яка, зазвичай, набагато менша, ніж сума можливих збитків. Це дозволяє власникам автотранспортних засобів забезпечити фінансову захищеність і уникнути великих витрат у випадку дорожньо-транспортної пригоди.

Крім того, страхування ЦВВТЗ також важливе з погляду стимулювання безпечної поведінки на дорозі. Застрахований власник транспортного засобу має зацікавленість у запобіганні пригод, оскільки негативні наслідки можуть вплинути на його власні фінансові інтереси. Це сприяє підвищенню уваги до правил дорожнього руху та безпечного керування.

Загалом, економічна сутність страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів полягає в передачі фінансового ризику від власників транспортних засобів до страхових компаній, що дозволяє забезпечити фінансову захищеність власників, стимулювати безпечну поведінку на дорозі та сприяти стабільності та розвитку автострахового ринку.

Згідно Закону України «Про страхування» [34], страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів здійснюється:

- у формі добровільного страхування - страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорту (п. 12 частини четвертої статті 6), далі - ДСЦВВНТ;

- у формі обов'язкового страхування - страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (п. 9 частини першої статті 7), далі - ОСЦПВВНТЗ.

Сутність страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів полягає у захисті майнових інтересів осіб, постраждалих у дорожньо-транспортних пригодах, які сталися з вини страхувальників.

Суб'єктами страхування ЦВВНТЗ є:

Страхувальники — власники наземних транспортних засобів, якими, відповідно до Закону "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів", вважається юридична чи фізична особа, яка експлуатує транспортний засіб, що належить їй на праві власності, повного господарського відання, оперативного управління або на інших підставах, що не суперечать чинному законодавству (договір оренди, доручення тощо).

Дія Закону поширюється на нерезидентів та резидентів — власників транспортних засобів (автомобілів, автобусів, самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів та мотоколясок), котрі експлуатують їх на вулично-дорожній мережі загального користування, за винятком транспортних засобів, власники яких застрахували цивільну відповідальність у державах, із чийми

уповноваженими організаціями зі страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів Моторне (транспортне) страхове бюро уклало угоду про взаємне визнання договорів такого страхування.

Страховики — юридичні особи, які отримали в Національному банку України (раніше Держфінпослуг або Нацфінпослуг) України відповідну ліцензію на проведення цього виду страхування.

Згідно зі ст. 13 Закону України "Про страхування", страховики, яким дозволено займатися обов'язковим страхуванням відповідальності власників наземних транспортних засобів за шкоду, заподіяну третім особам, за умовами, передбаченими міжнародними договорами України щодо вказаного виду страхування, утворюють Моторне (транспортне) страхове бюро України (МТСБУ), яке є юридичною особою та утримується за рахунок коштів страховиків. Членство в цьому бюро є обов'язковою умовою отримання ліцензії зі страхування цього виду. Страховики можуть входити до складу бюро як асоційовані або як повні його члени. Кожна страхова компанія, яка входить до складу МТСБУ, на підтвердження членства в МТСБУ отримує відповідне свідоцтво. МТСБУ виступає фінансовим гарантом при здійсненні такого виду страхування. Воно відповідає за збитки, які заподіяні вітчизняними власниками транспортних засобів за межами України, а також за збитки за тими страховими полісами, за якими не визначено страховика, й у випадках, коли водій, що скоїв ДТП, зник з місця пригоди.

Треті особи (**потерпілі**) — юридичні та фізичні особи, яким заподіяно шкоду транспортним засобом унаслідок дорожньо-транспортної пригоди і цивільно-правова відповідальність яких застрахована.

Моторне (транспортне) страхове бюро України (МТСБУ).

Об'єктом такого страхування є майнові інтереси, пов'язані з відшкодуванням особою, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, шкоди, заподіяної життю, здоров'ю, майну потерпілих унаслідок експлуатації забезпеченого транспортного засобу.

Відповідно до чинного страхового законодавства, **страховим випадком** вважається подія (дорожньо-транспортна пригода), яка сталася з вини страхувальника та внаслідок якої настає його цивільно-правова відповідальність за заподіяну за участю забезпеченого транспортного засобу шкоду майну, життю та здоров'ю третіх осіб.

Страхова сума за договором ОСЦПВВНТЗ — це грошова сума, у межах якої страховик відповідно до умов страхування має здійснити страхову виплату третій особі або третім особам (у випадку, коли потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах кілька) після настання страхового випадку. Максимальний розмір встановлює законодавство. Вона ще називається обов'язковим **лімітом відповідальності** страховика. Страхова сума встановлюється окремо за шкодою життю та здоров'ю потерпілих, і може бути встановлена щодо кожного потерпілого або щодо страхового випадку у цілому без урахування кількості потерпілих, і окремо за шкодою майну потерпілих, також або щодо кожного потерпілого, або в цілому по випадку.

Страхове відшкодування — обґрунтована сума, яку страховик сплачує потерпілому у якості відшкодування збитків по страховому випадку.

Строк дії (строк страхового покриття) договору ОСЦПВВНТЗ вказується на полісі як дата початку і закінчення дії страхового захисту (обидві дати включно) і зазвичай складає один рік (для внутрішніх договорів страхування). Для міжнародних договорів страхування припустимі строки дії 15 днів, 1 місяць, 2 місяці, 3 місяці, 4 місяці, 5 місяців, 6 місяців, 7 місяців, 8 місяців, 9 місяців, 10 місяців, 11 місяців або ж один рік.

Страховий платіж (страховий внесок, страхова премія) - це вартість страхового захисту за полісом за строї його дії, який страховик розраховує самостійно в установлених законодавством межах.

Страхові (технічні) резерви - грошова оцінка розміру забезпечення, сформованого страховиком для виконання зобов'язань за договорами [7].
Складаються з:

- **Резерв незароблених премій (РНП)**, що включає частки від сум надходжень страхових премій, що відповідають страховим ризикам, що не минули на звітну дату. Резерв обчислюється як сума незароблених премій окремо по кожному договору методом «1/365» («pro rata temporis»)

$$\text{НЗП}_i = \frac{P_i(m_i - n_i)}{m_i}, \text{ де} \quad (1.1)$$

P_i - надходження страхових платежів за i -м договором;

m_i - строк страхового покриття гідно з умовами договору (в днях),
якому відповідає надходження сум страхових платежів;

n_i - кількість днів, що минули з дати, коли розпочато строк
страхового покриття, до дати розрахунку.

або методом «коефіцієнта збитковості».

- **Резерви збитків**, що включають до себе:
 - **Резерв заявлених, але не виплачених збитків** (reported but not settled claims reserve - **RBNS**), що включає зарезервовані несплачені страхові відшкодування за відомими вимогами страхувальників, з яких не прийнято рішення щодо виплати або відмови у виплаті страхового відшкодування;
 - **Резерв збитків, які виникли, але не заявлені** (incurred but not reported claims reserve - **IBNR**) - оцінка обсягу зобов'язань страховика для здійснення страхових виплат, включаючи витрати на врегулювання збитків, які виникли у зв'язку зі страховими випадками у розрахунковому та попередніх періодах, про факт настання яких страховику не було заявлено на звітну дату в установленому законодавством та/або договором порядку.

Страховик вимушений формувати резерв збитків, які виникли, але не заявлені через те, що не існує законодавчо зафіксованого строку, в межах якого постраждалий повинен надати страховику заяву про страхове відшкодування, і при порушенні якого страховик має право відмовити у сплаті страхового відшкодування.

Розрахунок резерву збитків, які виникли, але не заявлені, здійснюється із застосуванням актуарних методів для аналізу розвитку збитків у страхуванні або методом фіксованого відсотка.

До актуарних методів належать:

- ланцюговий метод (Chain Ladder);
- метод Борнхуеттера-Фергюсона (Bornhuetter-Ferguson);
- метод Кейп-Код (Cape Code);
- Мюнєнський ланцюговий метод (Munich Chain Ladder);
- модифікація вищезазначених актуарних методів;
- лінійна комбінація вищезазначених актуарних методів.

Модифікацією актуарного методу є розрахунок резерву збитків, які виникли, але не заявлені, одним з методів, зазначених вище, з урахуванням впливу інфляції, факторів розвитку збитків (тренду), зміни коефіцієнтів збитковості.

- **Резерв коливань збитковості** призначений для компенсації майбутніх витрат страховика за видом страхування, у разі перевищення коефіцієнта, що характеризує збитковість страховика з урахуванням перестрахування (коефіцієнта нетто-збитковості), над середнім значенням такого коефіцієнта.

Машинороки – кількість річних термінів страхового захисту за договором страхування. Для звичайного полісу ОСЦПВВНТЗ один поліс дорівнює одному машинороку. Якщо строк дії полісу три місяці і застрахований за ним один автомобіль, це 0,25 машинороків. Якщо за річним полісом застраховані три автомобіля, це 3 машинороки.

Так же, як за страховою премією рахується зароблена і незароблена частка, можна розрахувати зароблену і незароблену частку в машинороках.

$$\text{НЗМР}_i = \frac{\text{МР}_i(m_i - n_i)}{m_i}, \text{ де} \quad (1.2)$$

МР_i - підписані машинороки за i -м договором страхування;

m_i - строк страхового покриття гідно з умовами договору (в днях), якому відповідає надходження сум страхових

	платежів;
n_i	- кількість днів, що минули з дати, коли розпочато строк страхового покриття, до дати розрахунку.
Тоді	$ЗМР = МР - (НЗМР_K - НЗМР_П)$, де
$ЗМР$	- зароблені машинороки за розрахунковий період;
$МР$	- підписані машинороки за розрахунковий період;
$НЗМР_П, НЗМР_K$	- кількість незароблених машинороків на початок і кінець розрахункового періоду;

Збитковість (коефіцієнт збитковості) – відношення заявлених (у тому числі сплачених) збитків до зароблених страхових премій за розрахунковий період. Коефіцієнт збитковості (КЗ) розраховується за наступною формулою:

$$КЗ = \frac{\Phi B + BB + (RBNS_K - RBNS_П) + (IBNR_K - IBNR_П)}{П - (РНП_K^0 - РНП_П^0)}, \text{ де} \quad (1.3)$$

ΦB	- фактичні виплати – вимоги, які врегульовано протягом розрахункового періоду шляхом здійснення страхових виплат – як ті, що фактично виплачені страховиком, так і ті, що обліковуються у страховика як його кредиторська заборгованість за страховими виплатами, у розрахунковому періоді;
BB	- витрати на врегулювання збитків у розрахунковому періоді;
$RBNS_П, RBNS_K$	- розмір резерву заявлених, але не виплачених збитків на початок і кінець розрахункового періоду;
$IBNR_П, IBNR_K$	- розмір резерву збитків, які виникли, але не заявлені на початок і кінець розрахункового періоду;
$П$	- надходження сум страхових платежів протягом розрахункового періоду;
$РНП_П^0, РНП_K^0$	- величина резерву незароблених премій на початок і кінець розрахункового періоду, обчислена методом

«1/365»

Середній розмір збитку (СЗ) – відношення заявлених (у тому числі сплачених) збитків за розрахунковий період до кількості страхових подій, які відбулися у розрахунковому періоді, щодо яких прийнято або буде прийнято рішення про відшкодування, тобто:

$$СЗ = \frac{\Phi B + B B + (R B N S_K - R B N S_{\Pi}) + (I B N R_K - I B N R_{\Pi})}{K C \Pi}, \text{ де} \quad (1.4)$$

K C \Pi - кількість страхових подій, які відбулися у розрахунковому періоді, щодо яких було або буде прийнято рішення про сплату страхового відшкодування

Середня страхова премія (C C \Pi) – це середня вартість страхового захисту, розрахована як відношення суми всіх зароблених страхових премій в портфелі страховика за розрахунковий період до кількості зароблених за цими договорами машинороків.

$$C C \Pi = \frac{\Pi - (P H \Pi_K^0 - P H \Pi_{\Pi}^0)}{З M P}, \text{ де} \quad (1.5)$$

Частота настання страхових подій (Ч) – співвідношення кількості страхових випадків, що мали місце в розрахунковому періоді, до кількості зароблених машинороків за цей самий період.

$$\text{Ч} = \frac{K C \Pi}{З M P}, \text{ де} \quad (1.6)$$

Збитковість можна також розрахувати, виходячи з середнього розміру збитку, середньої премії та частоти настання страхових подій

$$\begin{aligned} K Z &= \frac{C Z}{C C \Pi} \times \text{Ч} = \\ &= \frac{\Phi B + B B + (R B N S_K - R B N S_{\Pi}) + (I B N R_K - I B N R_{\Pi})}{З M P} \times \frac{K C \Pi}{З M P} = \\ &= \frac{\Phi B + B B + (R B N S_K - R B N S_{\Pi}) + (I B N R_K - I B N R_{\Pi})}{\Pi - (P H \Pi_K^0 - P H \Pi_{\Pi}^0)} \end{aligned} \quad (1.7)$$

Регулююча функція уповноваженого органу полягає у тому, щоб розрахувати страхові тарифи таким чином, щоб вони, з одного боку, давали страховикам достатньо коштів для здійснення страхових відшкодувань у повному обсязі, та, з іншого боку, були мінімальними і доступними для громадян.

1.2 Характеристика ризиків страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів

Згідно Закону України «Про страхування» [34], страховий ризик - певна подія, на випадок якої проводиться страхування і яка має ознаки ймовірності та випадковості настання, страховий випадок - подія, передбачена договором страхування або законодавством, яка відбулася і з настанням якої виникає обов'язок страховика здійснити виплату страхової суми (страхового відшкодування) страхувальнику, застрахованій або іншій третій особі.

Стосовно страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів предметом договору страхування є майнові інтереси, що не суперечать закону і пов'язані з відшкодуванням страхувальником заподіяної ним шкоди особі або її майну, а також шкоди, заподіяної юридичній особі (страхування відповідальності) внаслідок дорожньо-транспортної пригоди.

Дорожньо-транспортна пригода (ДТП) - це подія, яка виникає при участі одного або більше транспортних засобів і пов'язана з рухом на дорозі. Вона може включати автомобілі, мотоцикли, велосипеди, пішоходів та інші учасники дорожнього руху.

ДТП може мати різний характер і ступінь серйозності. Вона може бути малозначною, наприклад, легким зіткненням двох автомобілів без значних пошкоджень або тілесних ушкоджень. У той же час, ДТП може бути серйозною, зіткненням з великою швидкістю, перекиданням транспортного засобу, серйозними травмами або смертельними наслідками.

ДТП можуть мати різні причини, включаючи:

- помилки водіїв, такі як неправильна швидкість, неуважність, порушення правил дорожнього руху, використання алкоголю або наркотиків за кермом;
- технічні несправності транспортних засобів, такі як проблеми з гальмами, керуванням або шинами;

- негода, погані погодні умови або дорожні обставини, які можуть призвести до сковзання, заносу або обмеження видимості на дорозі.

Найчастіші причини скоєння ДТП з постраждалими або загиблими, за даними Національної поліції України [10], це:

1. перевищення безпечної швидкості – майже 40%;
2. порушення правил маневрування – близько 20%;
3. порушення правил проїзду перехресть – 8%;
4. порушення правил проїзду пішохідних переходів – 7%;
5. недотримання дистанції – 5%;
6. керування транспортним засобом у стані сп'яніння – 4%;
7. перехід пішохідів у невстановленому місці – 3%.

Якщо ж розглядати не важкі ДТП без постраждалих, найчастіше вони відбуваються з-за:

1. порушення правил маневрування – 45%;
2. перевищення безпечної швидкості – 21%;
3. недотримання дистанції – 19%;
4. порушення правил проїзду перехресть – 6%;
5. керування транспортним засобом у стані сп'яніння – 2,5%.

У разі серйозного ДТП, важливо негайно повідомити поліцію та отримати необхідну медичну допомогу. Якщо ДТП не важке, немає постраждалих осіб, пошкодження зазнали лише автівки, є два учасники, в кожного з них наявний чинний поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, вони досягли між собою згоди стосовно причин і обставин ДТП, то поліцію можна не викликати, а врегулювати справу за допомогою Європротоколу. Також слід зберігати всю необхідну документацію, зв'язану з подією, для подальшої обробки страховою компанією, якщо потрібно.

Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [1] визначає наступні страхові випадки:

- шкода, заподіяна внаслідок дорожньо-транспортної пригоди життю та здоров'ю потерпілого, а саме:

- шкода, пов'язана з лікуванням потерпілого;
- шкода, пов'язана з тимчасовою втратою потерпілим працездатності;
- шкода, пов'язана зі стійкої втратою потерпілим працездатності;
- моральна шкода, що полягає у фізичному болю та стражданнях, яких потерпілий - фізична особа зазнав у зв'язку з каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я;

- шкода, пов'язана із смертю потерпілого;

- шкода, заподіяна внаслідок дорожньо-транспортної пригоди майну потерпілого, пов'язана:

- з пошкодженням чи фізичним знищенням транспортного засобу;
- з пошкодженням чи фізичним знищенням доріг, дорожніх споруд, технічних засобів регулювання руху;
- з пошкодженням чи фізичним знищенням майна потерпілого;
- з проведенням робіт, які необхідні для врятування потерпілих у результаті дорожньо-транспортної пригоди;
- з пошкодженням транспортного засобу, використаного для доставки потерпілого до відповідного закладу охорони здоров'я, чи забрудненням салону цього транспортного засобу;
- з евакуацією транспортних засобів з місця дорожньо-транспортної пригоди.

Загальний розмір відшкодування не може перевищувати встановленій в договорі страхування страхової суми (ліміту відшкодування).

Не відшкодовуються збитки:

- які заподіяні транспортному засобу, що скоїв дорожньо-транспортну пригоду;
- які заподіяні майну, що знаходилося у транспортному засобі, що скоїв дорожньо-транспортну пригоду;

- шкода життю і здоров'ю пасажирів транспортного засобу, що скоїв дорожньо-транспортну пригоду, та які є застрахованими від нещасних випадків на транспорті відповідно пункту 6 статті 7 Закону України «Про страхування»;
- шкода, заподіяна життю і здоров'ю водія транспортного засобу, що скоїв дорожньо-транспортну пригоду;
- шкода, заподіяна в результаті дорожньо-транспортної пригоди, якщо вона відбулася внаслідок масових заворушень і групових порушень громадського порядку, військових конфліктів, терористичних актів, стихійного лиха, вибуху боєприпасів, пожежі транспортного засобу, не пов'язаної з цією пригодою;
- шкода, заподіяна транспортному засобу в наслідок його використання під час тренувальної поїздки чи спортивних змагань.

1.3 Становлення та розвиток страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів

Страхування відповідальності власників транспортних засобів з'явилося в Сполучених Штатах Америки в результаті поширення автомобільного транспорту та зростання кількості аварій на дорогах на початку 20-го століття.

У 1927 році було прийнято закон Сполучених Штатів Америки про безпеку на дорозі, який встановив загальнодержавні стандарти безпеки на дорогах. Цей закон також вимагав від власників автомобілів мати страховий поліс, щоб відшкодувати шкоду, завдану іншим у разі аварії.

У 1930-х роках було створено перші страхові компанії, які спеціалізувалися на страхуванні відповідальності власників транспортних засобів. У 1940-х роках цей вид страхування став все більш поширеним, оскільки були прийняті закони,

що встановлювали обов'язковість страхування відповідальності власників автомобілів.

У 1950-х роках було створено додаткові види страхування відповідальності власників транспортних засобів, такі як страхування від ушкоджень, які не пов'язані з аварією, та страхування від крадіжки автомобіля.

Сьогодні страхування відповідальності власників транспортних засобів є обов'язковим в більшості штатів США і є однією з основних складових автострахування. Законодавство США відрізняється великою різноманітністю підходів, тому що приймається на рівні штатів, а не на федеральному.

Закони про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів зобов'язують зареєстрованих власників транспортних засобів мати страховку на мінімальну суму, встановлену законом. Мінімальна сума розрізняється по штатах і складає від 10 тисяч доларів США (Флорида, Луїзіана, Міссісіпі та Оклахома) до 50 тисяч доларів США (Аляска і Мен) на відшкодування шкоди із розрахунку на одного потерпілого, від 20 до 100 тисяч – на відшкодування шкоди потерпілим із розрахунку на одну страхову подію (ДТП) і, нарешті, від 5 до 25 тисяч доларів США – на відшкодування матеріальних збитків потерпілому.

Деякі штати вимагають, аби замість обов'язкового страхування ОСЦПВВНТЗ або у додаток до нього усі водії страхували ризики ДТП, в яких сторона-винуватець не має полісу страхування цивільної відповідальності. Це дозволяє такому власнику компенсувати медичні витрати і втрату доходів (а у деяких штатах і шкоду майну) у випадку, коли винною стороною в ДТП є власник незастрахованого автомобіля або якщо страхувальник постраждав від дій водія, який втік з місця ДТП.

Система страхового забезпечення з визнанням відсутності провини обмежує право на судовий позов і дозволяє знизити витрати з одного страховому випадку з допомогою зниження юридичних витрат. Це дозволяє зменшити страхові премії, оскільки страхові компанії зобов'язані здійснювати невеликі

страхові виплати з відшкодування збитків без звернення до суду для встановлення винності учасників (поки що завдані збитки не перевищують певних меж).

Крім того, у чотирьох штатах було утворено фонди незадоволених компенсацій. До них звертаються застраховані потерпілі, які не змогли отримати відшкодування присуджених їм збитків через те, що відповідач не мав страховки або коштів на виплату за судовим рішенням.

Закони, що вимагають страхування цивільної відповідальності власниками транспортних засобів, не гарантують кожному водієві можливість знайти страхову компанію, яка бажає застрахувати його. Однак у всіх штатах прийнято закони, які зобов'язують кожного страховика страхувати певну кількість таких клієнтів. Оскільки таке страхування є збитковим, у кожному штаті розроблено свої схеми забезпечення можливості страхування водіїв, які не отримали страховку на вільному ринку. Найбільш поширені такі варіанти таких схем.

Схема 1. Програми страхування транспортних засобів (ПСТЗ). Вони розподіляють водіїв, які не можуть отримати страхування на вільному ринку, за страховими компаніями, які є членами програми. Такі поліси зазвичай надають обмежене покриття з нижчим лімітом відповідальності, ніж страхові поліси вільного ринку. Крім того, страхові внески за ПСТЗ зазвичай значно вищі, хоч і не завжди достатні для відшкодування великих витрат на страхування водіїв, які мають високий рівень ризику.

Схема 2. Асоціації сумісного страхування (АСС). Вони діють як самостійні страховики та призначають обслуговуючі компанії, що виконують усі функції страхової компанії. Прибутки та збитки в цій залишковій частині ринку страхування розподіляються між страховиками пропорційно їхній частці на вільному ринку страхування. Зазвичай АСС пропонують таке саме покриття, як і вільний ринок, але ліміт відповідальності може бути нижчим. Збитки, зазвичай, можуть відшкодовуватися рахунок підвищення премій з власників полісів чи відрахування збитків із податків на страхові премії, сплачувані до бюджетів штатів.

Схема 3. Організації перестраховування. Страхова компанія спочатку видає поліс, а потім вирішує, чи включити того чи іншого клієнта у свій бізнес у рамках вільного ринку або передати його організації перестраховування. Страхової компанії дозволяється передати на перестраховування певний відсоток своїх полісів. Страхові внески з такого страхування спрямовуються до загального пулу, і страхові компанії виставляють нею рахунки покриття страхових виплат і витрат. Усі прибутки та збитки за такою програмою перестраховування розділені між усіма ліцензованими страховиками штату пропорційно їхній частці на вільному ринку. Організації перестраховування є збитковими, збиток компенсується підвищенням страхових тарифів всім застрахованих.

Схема 4. Державні фонди. У штаті Меріленд створено державний фонд, який працює на залишковому ринку страхування. Фонд, керований штатом, збирає страхові премії із застрахованих ним водіїв та виплачує відшкодування від їхнього імені. Якщо страхові внески, що збираються ним, недостатні для відшкодування збитків і витрат фонду, фонд може нарахувати на всі компанії, що мають ліцензію на страхування автотранспортних засобів у штаті Меріленд, збір, достатній для компенсації свого дефіциту.

Під громадським тиском більшість штатів ухвалили закони, що обмежують перелік підстав, за якими страхові компанії можуть скасовувати або не відновлювати страхові поліси. Усі штати вимагають, щоб ставки страхових внесків були достатні (забезпечували платоспроможність), але не надмірні і не дискримінаційні.

У різних штатах тарифи встановлюються різними органами. Іноді тарифи встановлюються самими штатами. Усі страхові компанії, які здійснюють обов'язкове страхування власників транспортних засобів у штаті, повинні використовувати ставки, встановлені штатом. У ряді штатів є спеціальні передбачені законодавством органи – «бюро», власниками і керівниками яких є страхові компанії, встановлюють ставки щодо різноманітних видів страхування. Близько половини штатів мають закони, які вимагають попереднього схвалення страхових тарифів регулюючими органами. У ряді штатів страхові компанії,

надіславши повідомлення до регулюючих органів, можуть використовувати встановлені ними тарифи до отримання схвалення (щоправда, влада може змусити страхову компанію припинити використання тарифів, якщо вважатиме їх такими, що не відповідають встановленим вимогам). У деяких штатах немає законодавчо встановленої вимоги про подання документів, що обґрунтовують тарифи, проте регулюючі органи можуть вимагати від страхової компанії обґрунтування застосовуваних тарифів, якщо вони мають підстави вважати ці тарифи такими, що не відповідають вимогам, встановленим законом.

У Європі існує схожа система страхування відповідальності власників транспортних засобів, яка також з'явилася у зв'язку зі зростанням кількості автомобілів та аварій на дорогах.

Закони та вимоги до страхування відповідальності власників транспортних засобів в різних країнах Європи можуть відрізнятися. У деяких країнах обов'язкове страхування відповідальності є законом, в інших - це вимога страхових компаній. Однак, загальна тенденція полягає у тому, що страхування відповідальності власників транспортних засобів є популярним та важливим видом страхування для водіїв.

У деяких країнах Європи, таких як Франція, Німеччина, Італія та Іспанія, страхування відповідальності є обов'язковим для всіх власників автомобілів. У багатьох інших країнах, таких як Велика Британія, Швеція та Норвегія, страхування відповідальності не є обов'язковим, але більшість водіїв все ж купують такий поліс, щоб захистити себе від можливих витрат на компенсацію шкоди в разі аварії.

На відміну від Сполучених Штатів Америки, де законодавство про ОСЦПВВНТЗ регулюється на рівні штатів, Європа обрала шлях гармонізації національних законодавств, створивши у 1949 році міжнародну систему страхування відповідальності «Зелена картка».

«Зелена картка» - це міжнародний документ, що свідчить про те, що власник транспортного засобу має дійсне страхування відповідальності власників

транспортних засобів. Цей документ дозволяє водіям перетинати кордони між країнами, не стикаючись з проблемами відсутності страховки.

Ідея створення «Зеленої картки» виникла у 1949 році в Європі, коли стали активно розвиватись транспортні зв'язки між країнами. Першими країнами, які приєдналися до системи, були Бельгія, Франція, Німеччина, Італія, Люксембург, Нідерланди та Швейцарія.

Система «Зеленої карти» заснована на угоді між страховими компаніями з різних країн, які уклали домовленість про взаємне визнання страховок. Таким чином, якщо власник транспортного засобу в'їжджає в іншу країну, його страховка автоматично стає дійсною на території тієї країни.

У 1953 році угода про «Зелену карту» була прийнята в рамках Організації Економічного Співробітництва та Розвитку (ОЕСР), і з того часу система стала значно більш розгалуженою. Зараз в системі беруть участь понад 50 країн, зокрема, країни Європи, Африки та Азії.

Система «Зеленої карти» працює на основі домовленості між страховими компаніями з різних країн, які уклали взаємну угоду про визнання страховок. Таким чином, якщо власник транспортного засобу в'їжджає в іншу країну, його страховка автоматично стає дійсною на території тієї країни.

Кожна країна має своє національне страхове бюро, яке є представником «Зеленої карти» в цій країні. Національне страхове бюро забезпечує видання «Зеленої карти» власникам транспортних засобів та координує роботу страхових компаній у випадку страхових випадків за кордоном.

Коли власник транспортного засобу перетинає кордон, він може бути запрошений показати «Зелену карту» при проходженні митного контролю. Якщо власник має цей документ, то його страховка визнається в тій країні, де він перебуває, і він може спокійно користуватися своїм транспортним засобом.

Якщо власник транспортного засобу потрапляє в аварію за кордоном, він звертається до місцевої влади, які вимагають доказу наявності страховки. В цьому випадку власник транспортного засобу може пред'явити «Зелену картку» як доказ наявності страховки.

Якщо страхова компанія не є членом міжнародної системи «Зеленої карти», то власник транспортного засобу повинен придбати місцеву страховку в країні, в якій він знаходиться.

Важливо пам'ятати, що «Зелена карта» є дійсною тільки у країнах, які беруть участь в системі. Якщо власник транспортного засобу має намір подорожувати до країн, які не приймають участь в системі «Зеленої картки», то він повинен укласти додаткову страховку відповідно до вимог тієї країни.

Сучасні вимоги до страхування цивільної відповідальності автовласників в Європі регулюються Директивою Європейського Парламенту і Ради 2009/103/ЄС [6]. Так, мінімальна страхова сума у випадку шкоди для здоров'я повинна складати 1 млн євро на одного потерпілого або 5 млн євро на одну вимогу незалежно від кількості потерпілих, а у випадку шкоди майну - 1 млн євро на одну вимогу незалежно від кількості потерпілих.

Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні розпочалось у 1990-х роках. В березні 1994 року 17 страховиків на виконання статті 12 Декрету Кабінету Міністрів України «Про страхування» №47-93 від 10.05.1993 року створюють Моторне (транспортне) страхове бюро України. Установчі збори відбулись 17.03.1994 року.

Червень 1994 року - Визначено основні завдання та функції МТСБУ згідно з розділом VII Положення про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 07.06.94 року №372.

14 липня 1994 року - день державної реєстрації Моторного (транспортного) страхового бюро України.

Обов'язковим страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні стало з прийняттям Закону України «Про страхування», а також затвердженням 28 вересня 1996 року Постанови Кабінету Міністрів України №1175 Положення про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземних

транспортних засобів. Однак через низку причин на практиці ці нормативно-правові документи не виконувалися.

Загальними зборами страховиків-членів МТСБУ від 18 листопада 1996 року (протокол № 2) затверджено Статут МТСБУ, який погоджено з Комітетом у справах нагляду за страховою діяльністю 05 грудня 1996 року та зареєстровано Московською районною державною адміністрацією м. Києва 10 грудня 1996 року. До складу МТСБУ увійшло 46 страховиків.

У червні 1997 року Україну прийнято до Міжнародної системи автострахування «Зелена картка», відповідно до рішення 31 Генеральної Асамблеї Ради Бюро, яке відбулося у Будапешті (Угорщина). Членство було активовано з липня 1998 року у якості «перехідного члена».

Постановою Кабінету Міністрів України №1117 від 22 червня 1999 року затверджено положення про Наглядову раду МТСБУ.

На засіданні 38 Генеральної Асамблеї Ради Бюро, яке відбулося у травні 2004 року в Люксембурзі, прийнято рішення про набуття Україною з 1 січня 2005 року статусу «повного члена» Міжнародної системи автострахування «Зелена картка».

В липні 2004 року прийнятий Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», який вступив у силу 1 січня 2005 року, розпочавши сучасний етап в страхуванні ОСЦПВВНТЗ в Україні.

Згідно цього Закону, всі страховики розділяються на повних членів, які можуть видавати як внутрішні поліси, так і поліси міжнародного страхування «Зелена картка», та асоційованих членів, які можуть впроваджувати лише внутрішнє страхування.

За внутрішніми договорами були встановлені ліміти по матеріальній шкоді у розмірі 25500 грн на постраждалого (але не більше за 127500 грн за страховий випадок у цілому, тобто якщо постраждалих від одного до п'яти, кожен може отримати до 25500 грн, якщо шість і більше, максимальна сума на постраждалого пропорційно зменшується) та за шкоду життю або здоров'ю у розмірі 51000 грн на

постраждалого (без обмеження по кількості постраждалих). За офіційним курсом 5,3 грн до долару США ліміти складали близько 4,8 тисяч доларів США та 9,6 тисяч доларів США відповідно.

Згідно Закону страховий платіж за внутрішніми договорами страхування розраховується шляхом добутку базового страхового платежу та значень відповідних коригуючих коефіцієнтів. Розмір базового страхового платежу, перелік і значення (діапазони значень) коригуючих коефіцієнтів встановлюється Уповноваженим органом за поданням МТСБУ. Якщо для відповідного коефіцієнта припустимий діапазон значень, конкретний розмір обирає страховик на власний роздум. Серед коефіцієнтів є

1. K1 - коефіцієнт типу транспортного засобу: легкові автомобілі та причеми до них, автобуси, вантажні автомобілі, причеми та напівпричеми до них, мотоцикли та моторолери. Відповідальність міського електротранспорту (трамваї і тролейбуси), сільгосптранспорту і спеціальної техніки (трактори, комбайни, екскаватори, асфальтоукладачі та ін.) цим Законом не страхується, хоча вони й можуть бути учасниками дорожнього руху. Має фіксовані значення для кожного типу.
2. K2 - коефіцієнт зони переважного використання транспортного засобу. Вся Україна розбита на п'ять (шість в попередніх редакціях Закону) зон: Київ, найбільші міста: Харків, Дніпро, Одеса, Львів та міста-супутники Києва; Донецьк, Запоріжжя, Кривий Ріг; інші міста з населенням від 100 тисяч чоловік; усі інші населенні пункти. Окрема зона для транспортних засобів з іноземною реєстрацією. Має діапазон значень для кожної зони.
3. K3 - коефіцієнт сфери використання транспортного засобу.
4. K4 - коефіцієнт власника транспортного засобу: юридична (фіксоване значення) чи фізична особа (діапазон значень).
5. K5 - коефіцієнт періоду використання транспортного засобу. В полісі, що діє рік, можна викреслити місяці (до шести), коли транспортний

засіб не використовується. Від кількості викреслених місяців залежить цей коефіцієнт.

6. K6 - коефіцієнт збитковості. Має діапазон значень. Конкретне значення обирає кожен страховик для кожного свого клієнта окремо.
7. K7 - коефіцієнт строку дії договору. Взагалі строк дії внутрішнього договору страхування - один рік, і є лише декілька виключень, коли він може бути меншим: якщо транспортний засіб не зареєстрований в уповноважених органах, якщо транспортний засіб має іноземну реєстрацію, якщо транспортний засіб повинен проходити обов'язковий технічний огляд частіше ніж раз на рік. В одному полісі лише один з коефіцієнтів K5 або K7 може бути меншим за одиницю.
8. K8 - коефіцієнт способу укладання договору: паперовий бланк (фіксоване значення) або електронний поліс (діапазон значень).
9. K9 - коефіцієнт бонус-малус. Система «Бонус-Малус» закріплена в Законі, кількість класів, умови переходів між класами і значення коефіцієнта для кожного класу фіксовані.
10. Знижка для деяких пільгових категорій страхувальників, перелік яких вказаний в п.13.2 статті 13 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів».

В 4 кварталі 2008 року глобальна фінансова криза прийшла і до України. Важливим наслідком для ринку ОСЦПВВНТ стало зростання курсів основних міжнародних валют (по-перше, долару США, з 5 до 8 грн за долар), що призвело до пропорційного росту середнього збитку, так як весь автопарк в Україні складають імпортні автомобілі, то й запчастини для їх ремонту також імпортуються.

З січня 2009 року зняті вимоги, встановлені Радою Бюро міжнародної системи автострахування «Зелена картка» до МТСБУ щодо укладання та моніторингу договорів міжнародного перестрахування страховиків-повних членів МТСБУ.

Розпорядженням Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України №566 від 09 липня 2010 року ліміти відповідальності за внутрішніми договорами страхування були підняти до 50000 грн за шкоду, заподіяну майну потерпілих, та до 100000 грн за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих. По діючому курсу приблизно 8 грн до долару США ліміти складала близько 6,25 тисяч доларів США та 12,5 тисяч доларів США відповідно. Також був затверджений новий базовий платіж і коефіцієнти розрахунку страхового платежу. До речі, цей базовий платіж і більшість коефіцієнтів актуальні й зараз.

З 2011 року в Україні запровадили Європротокол – це паперовий (або електронний – з 2017 року) бланк для оформлення водіями ДТП самостійно, без виклику поліції. Його можна використовувати, якщо аварія незначна, немає потерпілих, є лише два учасники, які досягли згоди, хто саме з них винен в події, водії тверезі, збитки не перевищують встановленого ліміту (80 тисяч гривень з 01.07.2022 року). У європейських країнах європротокол є звичайною практикою, його використовують вже кілька десятиліть. В деяких країнах Європи навіть карається штрафом виклик поліції в незначних випадках.

У травні 2011 року Україну вперше обрано до складу Управлінського комітету Ради Бюро Міжнародної системи автострахування «Зелена картка».

З січня 2013 впроваджено централізований механізм адміністрування української «Зеленої картки» (ПАУЗК).

З листопаду 2013 по лютий 2014 в результаті політичних і суспільних змін в Україні, викликаних протестом громадян України проти відходу політичного керівництва країни від законодавчо закріпленого курсу на Європейську інтеграцію, надмірної концентрації влади в руках Віктора Януковича та його «сім'ї», небажанням народу України миритись із перетворенням країни не лише де-факто, але й де-юре в одну із колоній росії (Революція гідності), змінилося політичне керівництво в країні, що призвело у подальшому до збройної агресії росії: інтервенції і окупації Криму, війни на сході України.

Деякі наслідки російської агресії проти України: втрата Україною частини своїх територій (Крим, частина Донецької і Луганської областей), втрати в інфраструктурі, об'єктах промисловості та інших суб'єктах економічної сфери, перманентне військове протистояння на Сході (АТО, потім ООС), різке падіння ВВП, падіння купівельної спроможності гривні, зростання споживчих цін.

З економічної точки зору значно (втричі) виріс курс долару США, з 7,993 (06.02.2014) до 23,13 (06.02.2015), погіршення економічного стану спричинило так званий «банкопад», коли за 2014-2016 роки Національний банк України скоротив кількість банків на ринку України майже вдвічі, зі 180 до 96 [8], причому варіант з націоналізацією, коли зберігається фінансова установа і гроші вкладників, був застосований лише до Приватбанку. Решта банків, включаючи такі великі, як ПАТ «Дельта банк», ПАТ «Банк «Фінанси і Кредит», ПАТ «Комерційний банк «Надра», ПАТ «Укрінбанк», ПАТ «КБ «Хрещатик» та інші, були виведені з ринку через прийняття рішення про неплатоспроможність з подальшим банкрутством. Через банкрутство банків страхові компанії, що тримали в них свої резерви, також зазнавали збитків, тому що Фонд гарантування вкладів повертав гроші лише фізичним особам, у межах 200 тисяч грн, а до кредиторів-юридичних осіб майже нічого не доходило. Навіть МТСБУ втратило лише у Брокбізнесбанку більш як чверть мільярда гривень страхових резервів [9].

Для стабілізації ринку ОСЦПВВНТЗ МТСБУ двічі, з травня 2014 та червня 2015, самотійно, за відсутності підтримки регулятора, яким тоді виступав, Нацкомфінпослуг, коригувало мінімальні тарифи, за якими страхові компанії мали продавати внутрішні поліси обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів.

Лише 29 грудня 2015 року Нацкомфінпослуг випустив розпорядження № 3470, яким підвищив ліміти відповідальності за шкоду життю і здоров'ю до 200 000 грн і за шкоду майну до 100 000 грн. Нові ліміти почали діяти з 19 лютого 2016 року. По орієнтовному курсу 26,5 грн за долар США нові ліміти склали близько 3,8 тисяч доларів США по майну і 7,5 тисяч доларів США по життю і здоров'ю.

З грудня 2016 року запрацювала система прямого врегулювання збитків. У звичайному ОСЦПВВНТЗ потерпілий має звертатися за страховим відшкодуванням у страхову компанію винуватця події. Така страхова не зацікавлена в скорішому та якіснішому обслуговуванні потерпілого, який не є її клієнтом. А потерпілому може бути незручно звертатися до страхової, з якою він ніколи до цього не стикався. В системі же прямого врегулювання потерпілий (який теж повинен мати діючий поліс ОСЦПВВНТЗ) звертається до своєї страхової компанії, яка робить страхове відшкодування зі власних коштів, а потім вже проводяться взаєморозрахунки зі страховою винуватця події.

Зараз участь у системі прямого врегулювання для страховиків є факультативною, в системі беруть участь 12 страховиків, яким належить більш як 25% ринку.

З 01.10.2017 року МТСБУ впровадило інформаційну систему «Електронний Європротокол» - можливість для страхувальників оформити ДТП без використання паперового Європротоколу, маючи лише мобільні телефони (додатково один з учасників повинен мати пристрій за доступом до мережі інтернет і фотокамерою).

Починаючи з 07.02.2018 року забезпечується можливість укладання внутрішніх договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (які діють виключно на території України) в електронній формі.

Така новація з'явилася відповідно до Розпорядження Нацкомфінпослуг від 31.08.2017 №3631, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 27.09.2017 за №1197/31065 «Про затвердження Змін до Положення про особливості укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [32].

З 21 вересня 2019 року вступила в дію нова редакція Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». Серед змін – підвищення лімітів по майну до 130 000 грн та по життю і здоров'ю до 260 000 грн., перегляд системи розрахунку страхового

платежу: включення до розрахунку електромобілів як окремої категорії транспортних засобів, відмова від явних (знижка за парк для юридичних осіб) і прихованих (система бонус-малус з коефіцієнтом за найліпший клас 0,50) знижок, стимулювання продажів електронних полісів (коефіцієнт для паперового носія – 1,00, для електронного страховик може обирати в межах від 0,90 до 1,00), введення в розрахунок окремого коефіцієнта збитковості (який страховик може самостійно встановлювати індивідуально по своїх клієнтах), перегляд зон та визначення, якій зоні відповідатиме застрахований транспортний засіб.

1 липня 2020 року набув чинності Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо удосконалення функцій із державного регулювання ринків фінансових послуг», тож регулятором страхового ринку замість ліквідованої Національної комісії з регулювання ринків фінансових послуг став Національний банк України.

14 січня 2022 року, ще до початку повномасштабної збройної агресії, була завдана, на жаль, вдала хакерська атака на центральну базу даних (ЦБД) МТСБУ, що зашкодило роботі онлайн-сервісів МТСБУ з перевірки полісів до двох тижнів [24].

24 лютого 2022 року росія без оголошення війни вдерлася на територію України – почалася активна фаза війни. З перших же днів війни загарбником були тимчасово окуповані деякі території країни, де ОСЦПВВНТЗ перестав працювати. Почалася евакуація, у тому числі – за кордон. З метою страхового захисту біженців в березні 2022 року МТСБУ тимчасово зменшила вдвічі вартість «Зеленої картки» для легкових автомобілів строком на 15 діб і 1 місяць (за умови відсутності комісійної винагороди) та дозволила електронний поліс.

Це, безперечно, не стосується ОСЦПВВНТЗ в Україні, але наші добрі східноєвропейські друзі і партнери: Польща, Словаччина, Угорщина, Чехія і Молдова [25], скасували обов'язкову для перетину кордону наявність полісу «Зеленої картки» для особистих легкових автомобілів за умови придбання внутрішнього полісу країни в'їзду.

З 1 липня 2022 року набула чинності Постанова Національного банку України №108 від 30.05.2022 року, якою, в тому числі, встановлені нові ліміти відповідальності за шкоду майну в розмірі 160 000 грн та за шкоду життю та здоров'ю у розмірі 320 000 грн. Враховуючи офіційний курс 36,5686 грн за долар США, ліміти склали 4375 долара США по шкоді майну та 8750 доларів США по шкоді життю та здоров'ю.

22 грудня 2022 року Верховна Рада України зареєструвала за №8300 Проект нового Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», який 12 січня 2023 року прийняла за основу. Мета законопроекту - вдосконалення системи обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (далі – ОСЦПВ), приведення норм законодавства щодо системи захисту потерпілих осіб у дорожньо-транспортних пригодах у відповідність із чинними положеннями Директиви 2009/103/ЄС, включаючи поступове збільшення страхових сум до розмірів, встановлених у країнах Європейського Союзу, вдосконалення механізмів відшкодування шкоди потерпілим особам, розширення можливостей застосування електронних технологій під час укладення та виконання договорів ОСЦПВ, а також удосконалення та осучаснення підходів в побудові системи управління МТСБУ та державного нагляду за його діяльністю.

РОЗДІЛ 2

ОЦІНКА СУЧАСНОГО СТАНУ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

2.1 Місце страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів на вітчизняному страховому ринку

Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів займає на страховому ринку України дуже суттєву частку – це найбільший за обсягами страхових премій і виплат обов’язковий вид страхування (якщо говорити про ОСЦПВВНТЗ, частка добровільного страхування в загальному обсязі страхування ЦВВТЗ дуже низька) і найбільший з усіх видів страхування відповідальності [52].

Таблиця 2.1 – Частка платежів за страхуванням цивільної відповідальності власників транспортних засобів до загального обсягу страхових платежів

№	Показник	2016	2017	2018	2019
1	Обсяг платежів з ОСЦПВВНТЗ, тис. грн	3 406 939	3 737 905	4 485 984	5 089 745
2	Обсяг платежів з добровільного страхування ЦВВТЗ, тис. грн	194 077	280 699	354 313	339 496
3	Обсяг платежів за «Зеленою картою», тис. грн	1 005 088	1 082 127	1 288 764	1 634 716
4	Загальний обсяг страхових платежів, тис. грн	22 042 290	24 500 483	24 991 553	27 019 209
5	Частка ЦВВТЗ, %	20,9%	20,8%	24,5%	26,1%
№	Показник	2020	2021	2022	2023, 1 квартал
1	Обсяг платежів з ОСЦПВВНТЗ, тис. грн	6 136 585	7 191 233	7 007 717	1 667 611
2	Обсяг платежів з добровільного страхування ЦВВТЗ, тис. грн	410 726	441 595	469 376	126 526
3	Обсяг платежів за «Зеленою картою», тис. грн	1 177 900	1 564 365	4 089 514	1 202 600
4	Загальний обсяг страхових платежів, тис. грн	31 395 457	34 706 884	30 503 304	7 771 612
5	Частка ЦВВТЗ, %	24,6%	26,5%	37,9%	38,6%

Джерела: МТСБУ [12; 50], Insurance Top [38-45; 53-60]



Рисунок 2.1 – Частка платежів зі страхування ЦВВТЗ на вітчизняному страховому ринку (за табл.2.1)

Спостерігається зростання частки ЦВВТЗ з приблизно 20% у 2016-2017 рр. через приблизно 25% у 2018-2021 рр. до майже 40% у 2022-2023 рр. І якщо зростання у 2022-2023 рр. обумовлене, насамперед, впливом війни і зниженням обсягів продажів інших видів страхування, у будь-якому разі страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів займає не менш як чверть загального страхового ринку України.

Прогнозується зростання обсягів страхування ОСЦПВВТЗ, в першу чергу не за рахунок кількості договорів, а за рахунок зростання цін. Спостерігається ущільнення ринку через вихід деяких гравців як за власним бажанням, так і за рішенням регулятора. Очікується запровадження обов'язкового прямого врегулювання страхових подій для всього ринку. Це означає, що клієнт повинен буде дуже відповідально ставитися до вибору страхової компанії, оскільки саме та компанія, в якій він купить поліс, в майбутньому й буде здійснювати йому виплату.

Ринок Зеленої картки продовжує зростати. В умовах війни автотransпорт разом із залізничним лишаються головною альтернативою авіасполученню, яке відповідно до прогнозів відкриється не скоро. Це і стимулює продажі в цьому напрямку страхування.

Головним каналом продажів Зеленої картки буде онлайн сегмент, оскільки це єдиний доступний варіант придбання полісів для клієнтів, які вже перебувають за межами України. Торішній старт продажів е-полісів відчутно спростив процедуру укладення договорів і вивів продажі в онлайн на новий рівень.

Ще один важливий момент, на який варто звернути увагу, полягає в тому, що Нацбанк зараз почав активно чистити ринок від недокапіталізованих компаній, а таких, згідно з декотрими розрахунками, у нас майже половина: із 40 членів МТСБУ – близько 20 страховиків мають певні проблеми з капіталізацією.

Тож уже в найближчі 2-3 роки, якщо не раніше, вони можуть залишити ринок, як це вже зробили за останні 5 років добрий десяток компаній з ліцензіями на ОСЦПВ. Врешті це все позитивно позначиться на капіталізації ринку в цілому. З іншого боку, це теж вимагатимете від клієнтів дуже серйозно ставитися до вибору страхової компанії, щоб потім не залишитися сам на сам зі своїми проблемами та збитками.

2.2 Аналіз основних показників діяльності компаній зі страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів

Для оцінки ємності внутрішнього ринку ОСЦПВНТЗ використаємо статистику Національної поліції України щодо ДТП (Додаток А). На жаль, з 2021 року в статистиці не наводиться загальна кількість ДТП, лише тяжкі (з постраждалими). Але за попередні роки (2014-2020) відношення кількості ДТП з постраждалими до загальної їх кількості майже незмінне і складає близько 16%.

Для оцінки середнього розміру збитків використаємо статистику МТСБУ за виплатами (Додаток Б), де наведена загальна кількість врегульованих справ шляхом виплати страхового відшкодування, а також сплачена сума. Окремо показана частка справ, що врегульована з використанням Європротоколу. Так як за

Європротоколом можливо врегулювати лише справи з двома учасниками та без постраждалих, середній розмір виплати за Європротоколом можна рахувати як середній розмір збитку у ДТП без постраждалих.

Щоб оцінити середній розмір збитків за тяжкими ДТП, від загальної суми виплат і кількості врегульованих справ потрібно відняти виплати за ДТП без постраждалих, виходячи з частки тяжких ДТП у загальній їх кількості, тобто:

$$CЗт = [В - CЗєвро * КВ * (100\% - Дт)] / (КВ * Дт), \quad (2.1)$$

де:

В - сума здійснених страхових відшкодувань, грн;

Вєвро - в тому числі з використанням Європротоколу, грн;

КВ - кількість врегульованих вимог, шт;

КВєвро - в тому числі з використанням Європротоколу, шт;

Дт - частка тяжких ДТП в їх загальній кількості, 16%;

$CЗєвро = Вєвро / КВєвро$ - розмір середнього збитку з використанням Європротоколу, 15879 грн за січень-квітень 2023 р, який приймається як оцінка матеріальних збитків за ДТП без постраждалих;

$CЗт$ - оцінка середнього розміру матеріального збитку за тяжкими ДТП, яка складає 98938 грн. Слід зазначити, що ця сума досить близька до ліміту відшкодування матеріальних збитків, якій діяв до вересня 2019 року. Враховуючи, що справи за тяжкими ДТП врегульовуються в досить значні терміни, можна вважати, що частина збитків не була відшкодована через брак ліміту відповідальності.

Порівнюючи розраховані таким чином оцінки середнього збитку з частотою (кількістю) ДТП в Україні, можна отримати ємність ринку, тобто розмір щорічних збитків, які має покривати ОСЦПВНТЗ (табл. 2.2).

Таблиця 2.2 – Оцінка матеріальної шкоди, що спричинена ДТП

Матеріальні збитки від ДТП	Щоденні, млн грн	Щорічні, млн грн
За ДТП без постраждалих	7,25	2 645,90
За тяжкими ДТП	7,12	2 600,10
РАЗОМ	14,37	5 246,00

В Україні більшість відшкодувань за ОСЦПВВНТЗ - це відшкодування матеріальних збитків, виплати по життю та здоров'ю складають дуже низьку частку. Це зумовлено недосконалістю законодавства у сфері оцінки моральної шкоди, труднощами з обґрунтуванням затрат на лікування та ін. Наразі у діючому Законі України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» статті 23-27 визначають розмір відшкодування по життю і здоров'ю на мінімальному рівні:

- у зв'язку з лікуванням потерпілого - 1/30 мінімальної заробітної плати за кожен день лікування, але не більш як 120 днів;
- у зв'язку з тимчасовою втратою працездатності потерпілим відшкодовуються неотримані доходи у розмірі не меншому мінімальної заробітної плати;
- у зв'язку зі стійкою втратою працездатності потерпілим:
 - у разі встановлення I групи інвалідності - 36 мінімальних заробітних плат;
 - у разі встановлення II групи інвалідності - 18 мінімальних заробітних плат;
 - у разі встановлення III групи інвалідності - 12 мінімальних заробітних плат;
- у зв'язку зі смертю потерпілого - сукупно до 60 мінімальних заробітних плат.

У жодному разі розмір виплат не може перевищувати ліміт відповідальності.

Виходячи із кількості загиблих і потерпілих за даними Національної поліції України за 2021 і 2023 роки (Додаток А), співвідношення загиблих і травмованих внаслідок ДТП [2; 3], можна очікувати до 3000 загиблих, до 1000 травмованих зі стійкою втратою працездатності та до 30000 потерпілих із тимчасовою втратою працездатності. Враховуючи мінімальну заробітну плату в сумі 6700 грн [4], а

середню заробітну плату в сумі 16500 грн [5], беручи середній строк тимчасової втрати працездатності 1 місяць, і середню виплату по стійкій втраті працездатності 18 мінімальних заробітних плат, отримуємо оцінку річних витрат по життю і здоров'ю: $3000 * 320000 + 1000 * 18 * 6700 + 30000 * (6700 + 16500) = 1\,776\,600\,000$ гривень.

Всього збитки від ДТП, завдані життю, здоров'ю і майну потерпілих, оцінюються таким чином у 7 млрд грн на рік (5,246 млрд грн + 1,776 млрд грн).

Зі статистичних даних Національної поліції України маємо кількість ДТП, які реєструє поліція. До них треба додати ще випадки, коли поліція не викликається, тобто коли сторони домовляються на місці або оформлюють подію за Європротоколом. Для розрахунку частоти потрібно кількість ДТП за період (рік) поділити на загальну кількість транспортних засобів, що приймали участь у дорожньому русі в цей період. У загальному доступі таких даних немає. З одного боку, є загальна кількість зареєстрованих транспортних засобів. Наприклад, у [10] наведена кількість зареєстрованих транспортних засобів в Україні станом на 01.01.2021 року.

Таблиця 2.3 – Кількість зареєстрованих транспортних засобів на 01.01.2021

р.

Тип транспортного засобу	Кількість зареєстрованих ТЗ на 01.01.2021	Частка типу ТЗ в загальній кількості
Легковий	10 105 743	75,0 %
Вантажний	1 850 154	13,7 %
Автобус	241 426	1,8 %
Причіп	1 054 992	7,8 %
Напівпричіп	215 972	1,7 %
Всього	13 468 287	100,0%

Але до тих даних є декілька зауважень:

- вони відображують зареєстровані транспортні засоби, а в Україні не прийнято знімати з обліку застарілі автівки, тож туди включені й ті автомобілі, що

ржавіють у гаражах, й ті, що давно вже викинуті на смітник або розібрані по запчастинах;

- вони не відображають мотоцикли і моторолери;
- вони не відображують автомобілі з іноземною реєстрацією – так звані євробляхи.

З іншого боку є кількість полісів зі статистики МТСБУ (Додаток Б). Потрібно лише враховувати наступне:

- поліс може бути коротким, тобто виписаним на строк менш як один рік;
- не всі транспортні засоби є застрахованими.

За 2020 рік було оформлено 8 333 824 поліси ОСЦПВВНТЗ, тобто покриття зареєстрованого парку на рівні 61,9%.

Кількість ДТП в 2021-2023 роках можна оцінити, виводячи співвідношення кількості ДТП з постраждалими до загальної кількості ДТП. Це співвідношення приблизно дорівнює 16 % в 2016-2020 звітних роках. Прийнемо це співвідношення для 2021, 2022 і перших чотирьох місяців 2023 року на рівні 16 % і розрахуємо орієнтовну кількість ДТП (наведено курсивом в табл. 2.4, рядки 1 і 3).

Таблиця 2.4 – Розрахунок частоти настання страхової події

№	Показник	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Січень- квітень 2023
1	Кількість ДТП	158 776	162 526	150 120	160 675	168 017	153 256	116 425	38 088
2	Кількість ДТП с постраждалими	26 782	27 220	24 294	26 052	26 140	24 521	18 628	6 094
3	Частка ДТП с постраждалими	16,9%	16,7%	16,2%	16,2%	15,5%	16,0%	16,0%	16,0%
4	Кількість врегульованих вимог	119 186	133 394	132 888	139 551	147 117	173 436	110 625	40 612
5	в т. ч. за Європротоколом	20 976	30 483	37 057	47 529	50 272	62 399	43 640	15 636
6	Кількість полісів	7069462	7408257	7720277	8003279	8333824	9022245	7182329	2183135
7	Частота настання страхової події	2,5%	2,6%	2,4%	2,6%	2,6%	2,4%	2,2%	2,5%
8	Частка вимог за Європротоколом	17,6%	22,9%	27,9%	34,1%	34,2%	36,0%	39,4%	38,5%

Джерело: МТСБУ [12]

Враховуючи, що за Європротоколом зазвичай тривалість процесу врегулювання збитків відносно коротка, тобто переважна більшість врегульованих за Європротоком подій сталися в тому самому розрахунковому періоді, коли й були врегульовані, частоту настання страхової події розрахуємо як відношення суми кількості ДТП і кількості врегульованих за Європротоколом вимог до загальної кількості полісів в звітному періоді. Розрахунок наведений в табл. 2.4, рядок 7.

Частота коливається біля величини 2,5 %, тобто кожний сороковий транспортний засіб є винуватцем ДТП. Падіння частоти в 2022 році до 2,2 % можна пояснити війною з росією: частина транспортних засобів опинилася на тимчасово окупованих територіях, частина власників разом зі своїми транспортними засобами евакуювалася за кордон, тож ці автівки, якщо на них і були оформлені діючі поліси ОСЦПВВНТЗ, в ДТП на контрольованій Урядом території України не попадали.

Частка вимог за Європротоколом росте, але до стелі в 84 % (частка ДТП без постраждалих) ще далеко.

Вихідні дані візьмемо із статистичних даних МТСБУ (Додаток Б, табл. Б.1). Середній збиток розрахуємо як відношення суми здійснених відшкодувань до кількості врегульованих вимог, окремо по вимогам за Європротоколом та виключно по вимогам без Європротоколу.

Середній розмір страхової премії розрахуємо як відношення суми нарахованих страхових платежів до кількості договорів, що розпочали дію.

Розмір РНП невідомий, але його можна оцінити. Якщо прийняти, що всі поліси річні і кожного дня починає діяти однакова кількість полісів з однаковою премією, то РНП на кінець звітного періоду складе $\frac{1}{2}$ від загальної суми нарахованих страхових платежів. Тоді зміна резерву незароблених премій за звітний період буде дорівнювати різниці між сумою нарахованих страхових платежів за звітний і попередній період, поділений на 2. Корируючи суми нарахованих страхових платежів на розраховані таким чином зміни РНП, отримаємо середній розмір заробленої страхової премії.

Таблиця 2.5 – Оцінка резерву незароблених премій

№	Показник	2016	2017	2018	2019
1	Нараховані страхові премії, грн	3 406 938 863	3 737 904 764	4 485 983 891	5 089 744 903
2	РНП на початок періоду, грн	н.д.	1 703 469 432	1 868 952 382	2 242 991 946
3	РНП на кінець періоду, грн	1 703 469 432	1 868 952 382	2 242 991 946	2 544 872 452
4	Зміна РНП за період, грн		165 482 951	374 039 564	301 880 506
5	Зароблені страхові платежі, грн		3 572 421 814	4 111 944 328	4 787 864 397
№	Показник	2020	2021	2022	січень-квітень 2023
1	Нараховані страхові премії, грн	6 136 584 507	7 191 232 818	7 007 717 211	2 291 587 030
2	РНП на початок періоду, грн	2 544 872 452	3 068 292 254	3 595 616 409	3 503 858 606
3	РНП на кінець періоду, грн	3 068 292 254	3 595 616 409	3 503 858 606	н.д.
4	Зміна РНП за період, грн	523 419 802	527 324 156	-91 757 804	
5	Зароблені страхові платежі, грн	5 613 164 705	6 663 908 663	7 099 475 015	

Джерело: МТСБУ [12]

Зростання об'ємів річних страхових платежів очікувано збільшує розмір резерву незароблених премій на 300-500 млн грн на рік. Єдине виключення – падіння зборів в 2022 році призводить до зменшення резерву незароблених премій.

Рівень виплат – відношення суми здійснених відшкодувань до суми нарахованих страхових платежів.

Через частоту настання страхової події, середню премію та середній збиток оцінимо збитковість (без урахування РНП) (за формулою (1.7)) і порівняємо її з рівнем виплат, щоб оцінити вплив і розмір резервів збитків.

Для періодів, де можна розрахувати середню зароблену премію, додатково порахуємо збитковість з урахуванням змін РНП.

Додатково порахуємо відношення середньої премії до середньої виплати. Це показник, помножений на частоту настання страхового випадку, дає збитковість, тож у випадку умовно постійної частоти настання страхового випадку динаміка зміни відношення середньої премії до середньої виплати може являти собою індикатор зміни збитковості ринку.

Таблиця 2.6 – Оцінка середнього збитку, середньої премії, рівня виплат та збитковості

№	Показник	2016	2017	2018	2019
1	Середній розмір збитку, грн	11 792	14 150	15 909	18 105
2	в т. ч. з використанням Європротоколу, грн	7 201	7 887	8 928	9 422
3	виключно по вимогам без Європротоколу, грн	12 772	16 005	18 609	22 590
4	Середня страхова премія, грн	482	505	581	636
5	Відношення середньої премії до середньої виплати, %	4,1%	3,6%	3,7%	3,5%
6	Рівень виплат, %	41,3%	50,5%	47,1%	49,6%
7	Збитковість (без РНП), %	62,2%	73,1%	66,4%	74,1%
8	Середня зароблена премія, грн		482	533	598
9	Збитковість, %		76,4%	72,4%	78,7%
№	Показник	2020	2021	2022	січень-квітень 2023
1	Середній розмір збитку, грн	19 385	21 043	25 031	29 169
2	В т. ч. з використанням Європротоколу, грн	10 009	10 767	13 257	15 879
3	Виключно по вимогам без Європротоколу, грн	24 252	26 817	32 702	37 488
4	Середня страхова премія, грн	736	797	976	1050
5	Відношення середньої премії до середньої виплати, %	3,8%	3,8%	3,9%	3,6%
6	Рівень виплат, %	46,5%	50,7%	39,5%	51,7%
7	Збитковість (без РНП), %	69,0%	63,1%	57,2%	68,4%
8	Середня зароблена премія, грн	674	739	988	
9	Збитковість, %	75,4%	68,1%	56,4%	

Джерело: МТСБУ [12]

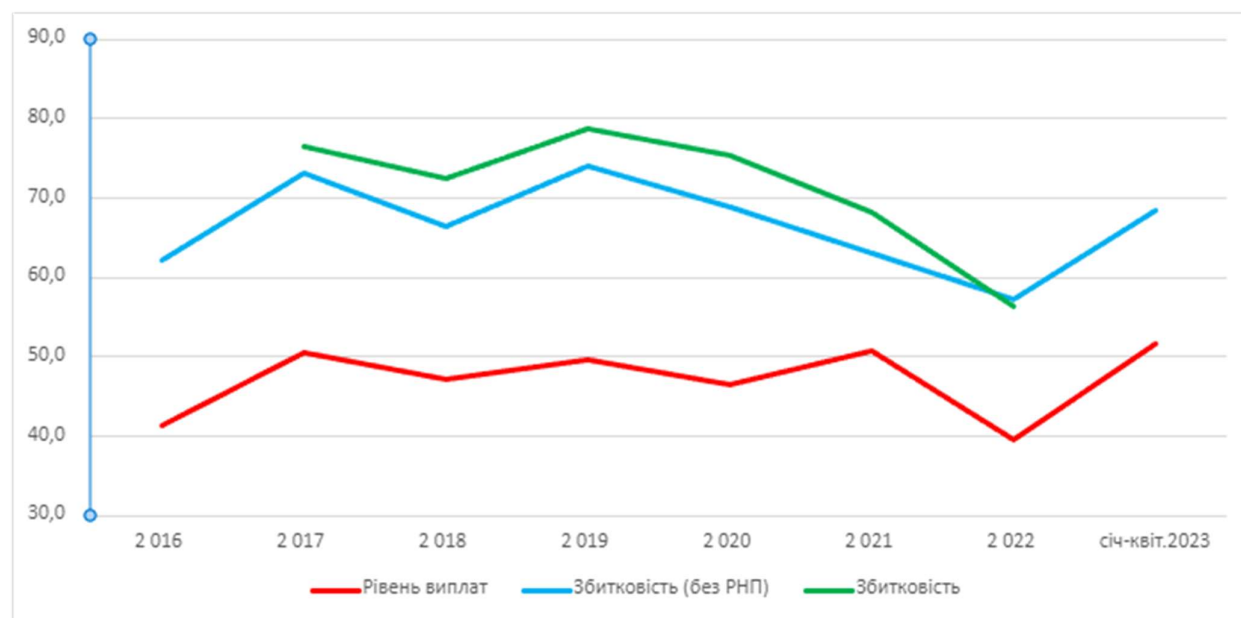


Рисунок 2.2 – Динаміка збитковості та рівня виплат

Різниця між рівнем виплат і збитковістю без урахування РНП обумовлена впливом зміни резервів збитків. Так як і рівень виплат, і збитковість без урахування РНП мають у знаменнику у розрахунку одне й теж, а саме нараховані страхові платежі, тобто

$$PB = \frac{\Phi B}{\Pi}, \text{ а} \quad (2.2)$$

$$KZ_{\text{без РНП}} = \frac{\Phi B + \Delta PЗ}{\Pi}, \text{ то} \quad (2.3)$$

$$\Delta PЗ = (KZ_{\text{без РНП}} - PB) \times \Pi, \text{ де} \quad (2.4)$$

$\Delta PЗ$

Зміна резервів збитків

$$\Delta PЗ = (RBNS_K - RBNS_{\Pi}) + (IBNR_K - IBNR_{\Pi}) \quad (2.5)$$

PB

Рівень виплат

ΦB

Фактично здійснені страхові відшкодування

Π

Підписані страхові премії

$KZ_{\text{без РНП}}$

Коефіцієнт збитковості без урахування змін резерву незароблених премій

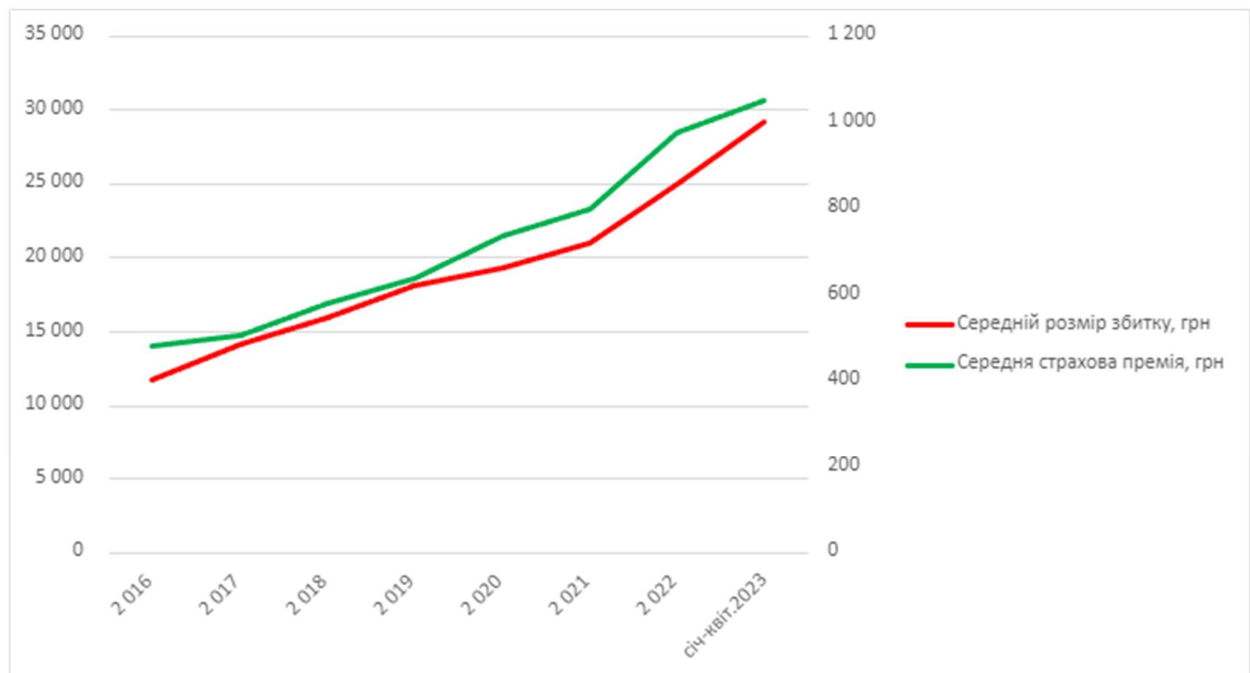


Рисунок 2.3 – Динаміка середнього збитку (ліва вісь) і середньої премії (права вісь)

Як середня премія, так і середній збиток, постійно зростають. Чинники, що впливають на середній збиток, це зростання курсу іноземних валют і, як наслідок, вартості запасних частин; зростання мінімальної та реальної заробітної плати і, як наслідок, вартості відновлювального ремонту постраждалого майна; підвищення лімітів відповідальності та ін. Показово, що відношення середньої премії до середнього збитку залишається майже незмінним, відхиляючись у діапазоні від 3,5% до 4%, що свідчить про те, що ринок оперативного реагує на зростання середнього збитку, коригуючи тарифи.

Ліміти відповідальності за договорами внутрішнього обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів встановлені в гривні України окремо для збитків, завданих майну потерпілих, і окремо – для збитків, завданих життю і здоров'ю потерпілих. Ліміт по життю і здоров'ю завжди встановлювався вдвічі більший за ліміт майнових збитків, тому далі аналізуємо лише один з лімітів, ліміт за збитками майну потерпілих.

Таблиця 2.7 – Динаміка ліміту відповідальності по майнових збитках

Період	Ліміт відповідальності по майнових збитках (на кінець періоду)		
	гривня	долар США	євро
2005	25 500	5 050	4 270
2006	25 500	5 050	3 834
2007	25 500	5 050	3 437
2008	25 500	3 312	2 349
2009	25 500	3 193	2 227
2010	50 000	6 280	4 729
2011	50 000	6 258	4 855
2012	50 000	6 255	4 745
2013	50 000	6 255	4 528
2014	50 000	3 171	2 600
2015	50 000	2 083	1 907
2016	100 000	3 678	3 518
2017	100 000	3 563	2 985
2018	100 000	3 612	3 153
2019	130 000	5 488	4 920
2020	130 000	4 598	4 766
2021	130 000	4 766	4 204
2022	160 000	4 375	4 108
2023 (на 30.04.23)	160 000	4 375	3 966

Джерела: курси – НБУ [69], ліміти [1; 70; 71]

Враховуючи фактичну відсутність власного виробництва легкових автомобілів в Україні, вартість відновлюваного ремонту буде залежати від вартості імпортованих запчастин, тобто буде прив'язаною до відповідних курсів гривні до долару США і євро. Тому в динаміці перерахуємо встановлені ліміти в еквіваленті в доларах США (традиційна для України валюта порівняння) і в євро (зادля співвідношення з лімітами відповідальності в країнах системи «Зелена картка»). Курси взяті на кінець кожного періоду.

З динаміки можна бачити, що кожному підвищенню лімітів передувала фінансова криза з падінням курсу гривні до основних валют. Найбільш радикальне підвищення відбулось у 2010 році, після чого еквівалент ліміту відповідальності за шкоду, заподіяну майну одного потерпілого, складав 6280 доларів США та майже 4800 євро. При тому, що в Директиві Європейського Парламенту і Ради 2009/103/ЄС від 16.09.2009 року [6] вказаний ліміт по майнових збитках 1 мільйон євро на подію без огляду на кількість постраждалих. Якщо згадати, що максимальна відповідальність по шкоді майну по одній події не може перевищувати п'ятикратний розмір ліміту відповідальності за шкоду майну одного потерпілого, максимальна сума відповідальності по внутрішньому договору ОСЦПВВНТЗ більш як в сорок разів була на кінець 2010 року меншою за рекомендовану Директивою.

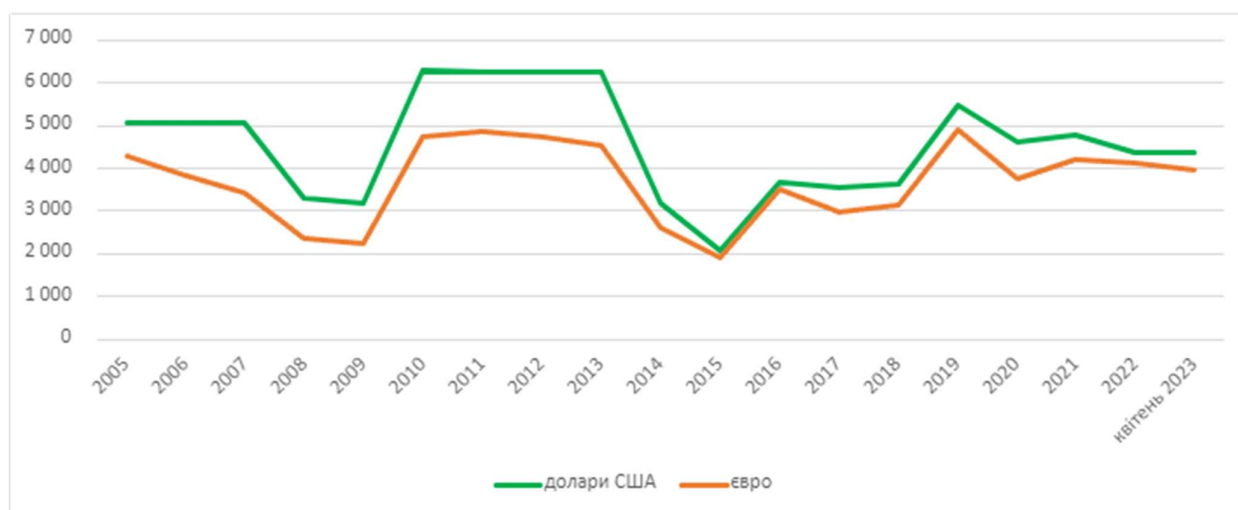


Рисунок 2.4 Динаміка еквіваленту ліміту відповідальності по шкоді, завданій майну потерпілого, в доларах США і євро

Найменшого свого значення ліміт досягає в 2015 році, коли курс виріс втричі в порівнянні з довоєнним рівнем, а Національна комісія з врегулювання ринків фінансових послуг все ще не спромоглася підняти ліміти до належного рівня.

В наведеній МТСБУ статистиці встановлених лімітів відповідальності у країнах-членах міжнародної системи «Зелена картка» [33] нижчі за Україну ліміти встановлені лише в Азербайджані, Туреччині та Ірані.

Статистичні дані щодо добровільного страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів наведені в Додатку Е. У порівнянні з обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів добровільне страхування займає дуже незначну частку: менш як 7% у преміях та менш як 3% у виплатах.

Значний поштовх даний вид страхування отримав в 2014-2015 роках, коли на тлі війни з росією і викликаною нею фінансовою кризою почав стрімко зростати середній розмір страхової виплати за ОСЦПВВТЗ при тому, що ліміти відповідальності лишались без змін і у гривні. Страховики почали активно продавати добровільне страхування автоцивілки як розширення ліміту відповідальності за полісом обов'язкового страхування.

Для страхувальника привабливим є високий ліміт за низькою ціною (у порівнянні з ОСЦПВВТЗ). Так, одна зі страхових компаній пропонує на рік додатковий ліміт 100 000 гривень за 300 гривень, 250 000 за 420 гривень, 500 000 за 650 гривень [51].

Для самих же страховиків продаж полісів добровільного страхування ЦВВТЗ є засобом зменшити збитковість за ОСЦПВВТЗ. Дуже низька частота залишає вид рентабельним навіть за таких низьких цін.

Порівняно з внутрішніми договорами ОСЦПВВТЗ договори міжнародного страхування «Зелена картка» мають декілька відмінностей:

1. Поліс міжнародного страхування «Зелена картка», що емітований українським страховиком, не діє на території України.

2. Поліси міжнародного страхування можуть оформлювати лише повні члени МТСБУ;
3. Вартість «Зеленої картки» визначає МТСБУ і вона є обов'язковою для використання всім повним членам, тобто немає цінової конкуренції між страховиками;
4. Страхові події відбуваються за кордоном, страховики не приймають безпосередню участь у врегулюванні подій, а лише відшкодовують збитки за запитами бюро, де відбулися події;
5. Ліміти відповідальності за договорами міжнародного страхування «Зелена картка» значно вищі і номіновані в євро. З цього
 - а. вартість «Зеленої картки» вища за вартість внутрішнього полісу ОСЦПВВНТЗ;
 - б. жодна з українських страхових компаній не має достатньо активів, щоб нести на собі всю відповідальність по емітованим полісам «Зеленої картки» - ризики потрібно перестраховувати в міжнародних перестраховиків. Зараз цим займається МТСБУ централізовано.

Висока вартість полісу міжнародного страхування «Зелена карта» спонукає страховиків і страхувальників шукати шляхи мінімізації витрат.

1. Поліси за територією покриття розділяються на «Молдова, Азербайджан» (раніше, до повномасштабного вторгнення росії в перелік територій покриття за такими обмеженими полісами входили також рф і Білорусь) і «Всі країни системи Зелена картка». Перші, обмежені поліси дешевше.
2. Поліси дозволяється видавати зі строком дії меншим за рік – від 15 днів.

В табл. 2.6 наведено порівняння вартості внутрішнього поліса ОСЦПВВНТЗ і міжнародного поліса «Зелена картка». Взятий легковий автомобіль с об'ємом двигуна до 1600 см³ (тип ТС, відповідно В1 і А), строк дії полісу – 1 рік, без франшизи, території переважного використання для внутрішнього полісу – Київ (Зона 1 – найдорожчий поліс) та інші населені пункти (Зона 5 –

найдешевший поліс), для міжнародного полісу «Зелена картка» - обидва типи. Дані для внутрішніх договорів взяті з сервісу онлайн-страхування hotline.finance, взята середня вартість по 20 страхових компаніях, дані по Зеленій картці взяті з офіційного сайту МТСБУ [37].

Таблиця 2.8 – Порівняння вартості внутрішнього поліса і міжнародного, грн

Внутрішній поліс ОСЦПВВНТЗ		Міжнародний поліс «Зелена картка»	
Зона 1 - Київ	Зона 5 - інші населені пункти	Всі країни системи	Молдова, Азербайджан
2 520	1 540	8 594	3 436

Джерела: hotline.finance та МТСБУ [37]

Таким чином, вартість міжнародного поліса від 3,4 до 5,6 разів більша за вартість внутрішнього полісу.

Загальнодоступні статистичні дані щодо міжнародного страхування «Зелена картка», оприлюднені МТСБУ, наведені в Додатку Д. На жаль, вони не включають ані територію покриття, ані строк дії полісу, тож їх недостатньо для оцінки збитковості за алгоритмом, що був використаний для оцінки збитковості внутрішніх договорів ОСЦПВВНТЗ.

Кількість полісів Зеленої картки, що набули чинності в 2016-2021 роках приблизно однакова, має невелику тенденцію до зростання: з 716 тисяч за 2016 рік до 766 тисяч за 2021 рік. Сплеск у 2019 році до 1084 тисяч частково компенсується просіданням в 2020 році до 597 тисяч.

Таблиця 2.9 – Середня вартість поліса «Зелена картка» та середній розмір страхового відшкодування

Показник	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Січень-квітень 2023
Середня вартість поліса, грн	1 403	1 541	1 706	1 507	1 973	2 041	2 500	3 221
Середній розмір страхової виплати, EUR	2 202	2 327	2 263	2 590	2 724	2 588	2 562	3 086
Відношення кількості страхових виплат до кількості договорів страхування, %	0,7%	0,7%	0,7%	0,5%	1,0%	0,7%	0,5%	0,9%

Джерело: МТСБУ [50]

Якщо дивитись на середню вартість полісу, вона також демонструє постійне зростання по роках. Просідання саме у 2019 році може додатково пояснити збільшення кількості – було видано значну кількість коротких дешевих полісів.

Все змінилось в 2022 році з початком війни і евакуацією населення, в тому числі і за кордон, в першу чергу – в країни Східної Європи. Деякі країни, такі як Польща, Словаччина, Угорщина, Чехія і Молдова [25], скасували при цьому обов'язкову для перетину кордону наявність полісу «Зеленої картки» для особистих легкових автомобілів за умови придбання внутрішнього полісу країни в'їзду.

Україна не залишилась осторонь. МТСБУ з 2 березня 2022 року тимчасово зменшив вдвічі вартість короткострокових полісів Зеленої картки для легкових автовок [29] за умови відмови страховиків від виплати комісійної винагороди агентам. І нарешті запрацював електронний поліс. Для водіїв стало достатньо пред'явити електронну версію Зеленої картки у PDF, паперовий бланк не є більше обов'язковим. Країни-члени системи «Зелена картка» визнають українські електронні поліси, їх не потрібно роздруковувати та можна пред'являти на будь-якому гаджеті.

Тимчасова знижка була скасована вже 10 травня 2022 року [30]. А з 26 липня 2022 року, після рішення Національного банку України, яким офіційний курс гривні до основних валют було суттєво послаблено (так, за долларом США з 29,6 до 36,5 гривень за доллар США) МТСБУ перерахувала вартість полісів «Зеленої картки» в бік підвищення – на 26,3% [31].

Як результат, обсяги продажів за 2022 рік у порівнянні з 2021 роком [27] виросли більш ніж у два рази у кількісному вимірі та більш ніж у 2,5 рази у гривні. Враховуючи тимчасове зниження вартості короткострокових полісів для легкових автовок, таке співвідношення говорить про збільшення частки довгострокових полісів у реалізації 2022 року порівняно з 2021 роком.

Показова ситуація із виплатами. У звіті [28], де порівнюються січень-березень 2023 року і 2022 року, кількість виплат зросла у чотири рази (827 до 3379), при тому, що кількість полісів – лише на 26%.

Взагалі середній розмір виплати демонструє поступове зростання (приблизно 3% на рік) на протязі 2016-2022 років і стрімкий ріст у 2023 році (+20% відсотків порівняно з 2022 роком). Так як виплати номіновані в євро, це не може буди спричинене падінням курсу гривні в 2022 році. Але можна припустити, що на початку року були відшкодовані саме великі кейси, і середній розмір виплати ще припаде.

РОЗДІЛ 3

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

3.1 Проблеми розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів на вітчизняному страховому ринку

ОСЦПВВНТЗ в Україні на всьому протязі свого розвитку стикалось і стикається з рядом проблем.

Загальна бідність більшої частини населення України, як комплексна проблема: застарілий автопарк, придбання полісу – суттєве навантаження на бюджет, низька фінансова обізнаність населення, впевненість, що саме зі мною таке (ДТП з моєї провини) ніколи не станеться.

Декларація обов'язковості страхування в нормативних актах стикалась з відсутністю механізмів перевірки наявності і покарання за відсутність полісу ОСЦПВВНТЗ.

Для реалізації полісів ОСЦПВВНТЗ потрібна розвинена філіальна або агентська мережа. Тому в перші роки впровадження ОСЦПВВНТЗ лідером ринку залишалася НАСК Оранта, яка, як нащадок Держстраху, успадкувала її розгалужену мережу філій та відділень.

Високі витрати на збут як наслідок реалізації стратегії агентських продажів. При нормативі на ведення справи 20 % в Законі реальний розмір комісійної винагороди складав 50 % і навіть вище. Можна згадати автоагентів, продажі полісів ОСЦПВВНТЗ в мережі ВРЕР при проходженні обов'язкового технічного огляду, точки продажів в супермаркетах та ін. Згодом поліси ОСЦПВВНТЗ почали продавати банки, Укрпошта, мережі АЗС. Удар по класичних агентах наніс Електронний поліс: у будь-якому куточку країни, маючи лише доступ до інтернету і банківську карту, можна придбати поліс автоцивілки,

одразу отримавши і його візуальне відображення на свою електронну пошту, і запис в ЦБД МТСБУ про його дію.

Зелена картка традиційно продавалась на прикордонних переходах.

Високі витрати на збут спонукають страховиків поліпшувати комбінований показник, оптимізуючи розмір страхових виплат. Простір для фантазій тут просто величезний. Зазвичай виплати нараховуються за результатами експертизи. Можна зменшити суму відшкодування на 1/6, викресливши ПДВ, якщо тільки потерпілий не доведе, що ремонтував пошкоджене майно саме на СТО, яке є платником ПДВ. Можна врахувати знос. Можна, взагалі, звернутися до потерпілого із пропозицією: «платимо зараз -10% відсотків або всю суму, але через 90 днів». Або взагалі відмовити у страховому відшкодуванні, мотивуючи це тим, що винуватець не повідомив страховика про подію. І це стосується лише відшкодування майнових втрат!

Відносно невеликі ліміти відповідальності за ОСЦПВВНТЗ не покривають матеріальні збитки постраждалих внаслідок більш-менш серйозних ДТП. Так, заміна двох задніх ліхтарів, бампера і кришки багажного відділення на Range Rover Sport разом із витратами на ремонт легко перевищує існуючий ліміт 160000 гривень на потерпілого. Звертаючи на це увагу, страховики пропонують страхувальникам докупити страхове покриття, оформивши разом з ОСЦПВВНТЗ додатковий договір добровільного страхування цивільної відповідальності.

Відсутність контролю за тарифами, резервами і їх покриттям з боку регулятора. Як наслідок, періодично на ринку виникали компанії-порохотяги, які за рахунок демпінгу і високих комісійних на певний час захоплювали значну частину ринку, а потім зникали, лишаючи тягар виплати страхових відшкодувань по їх полісам МТСБУ і решті учасників ринку.

Взагалі за час існування МТСБУ її лави покинули 79 страховиків, зокрема:

23 – на підставі заяви про добровільний вихід із членів МТСБУ;

53 – позбавлені членства в МТСБУ через заборгованість до фондів МТСБУ;

3 – через рішення Національного банку України про позбавленні ліцензії.

Серед позбавлених членства в МТСБУ через заборгованість до фондів:

ЗАТ «ФГ «Страхові традиції», позбавлена членства 27.08.2009 року, за результатами 12 місяців 2008 року мала 21630 тисяч гривень страхові збори з рівнем виплат 12,61% (п'ятнадцяте місце на ринку за зборами) [13].

ПрАТ "АСК "ІнтерТрансПоліс", позбавлений членства 03.07.2012 року, за результатами 12 місяців 2010 року мав 15920,8 тисяч гривень страхових зборів з рівнем виплат 9,25% (двадцять дев'яте місце на ринку за зборами) [14], за результатами 12 місяців 2011 року мав 17829,4 тисяч гривень страхових зборів з рівнем виплат 15,56% (двадцять дев'яте місце на ринку за зборами) [15].

ТДВ "СТ "ДОМІНАНТА", позбавлена членства 02.07.2018 року, за 2013 рік – 52405,4 тисяч гривень страхових зборів з рівнем виплат 12,9% (одинадцяте місце на ринку) [16], за 2014 рік – 59908 тисяч гривень страхових зборів з рівнем виплат 26,8% (одинадцяте місце на ринку) [17], за 2015 рік – 69800,9 тисяч гривень страхових зборів з рівнем виплат 25,5% (чотирнадцяте місце на ринку) [18], за 2016 рік – 109236 тисяч гривень страхових зборів з рівнем виплат 33% (десяте місце на ринку) [19], за 2017 рік – 142059,8 тисяч гривень страхових зборів з рівнем виплат 40,6% (дев'яте місце на ринку) [20].

ТДВ "СК "Ю.Ес.Ай.", позбавлена членства 02.08.2021 року, за 2017 рік – 18090,38 тисяч гривень страхових зборів з рівнем виплат 1,2% (тридцять третє місце на ринку) [20], за 2018 рік - 240259 тисяч гривень страхових зборів з рівнем виплат 10,7% (четверте місце на ринку) [21], за 2019 рік – 261624,8 тисяч гривень страхових зборів з рівнем виплат 66,4% (четверте місце на ринку) [22], за 2020 рік – 266553 8 тисяч гривень страхових зборів з рівнем виплат 59,5% (п'яте місце на ринку) [23].

Останній приклад взагалі показовий, тому що саме новий регулятор, Національний банк України, зупинив (з 20 квітня 2021 року) дію ліцензій страховій компанії з ТОП-5, тільки не отримавши звітності за перший період своєї каденції. За Нацкомфінпослуг таке не спостерігалось.

Ще однією проблемою для постраждалих у ДТП є ситуація, коли винуватець не має і не повинен мати полісу страхування ЦВВТЗ, наприклад, коли винуватцем виступає тролейбус або трамвай.

3.2 Напрями вдосконалення страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні

Попри війну та форс-мажор найвищого ступеню, 2022 рік не став вироком для ринку страхування. Великі гравці встояли та продовжили обслуговувати клієнтів. За 2022 рік усі компанії зібрали 39,6 млрд грн страхових премій та здійснили страхові виплати на 13,0 млрд грн.

В 2022 році частка премій з автострахування ("Автоцивілку", "Зелену картку", КАСКО) зросла на 10 відсоткових пунктів до 49%. Зокрема, обсяг премій «Зеленої картки» збільшився більш ніж удвічі порівняно з попереднім роком, а виплат – майже на третину. Обсяг внутрішніх договорів ОСЦПВВНТЗ навпаки, зменшився, порівняно з попереднім роком, на 20% у кількості, але залишився таким самим по преміях. Це все наслідки війни і потоку біженців, які хлинули за кордон.

Зміни до закону назрівали давно, бо Україна прямує до Європейського Союзу, а це означає, що треба запровадити якісно нову модель ринку ОСЦПВВНТЗ - відповідно до європейських стандартів. Тож Національний банк запропонував фінансовому комітету Верховної Ради оновити закон про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, який є ближчим до законодавства Європи.

Цей закон є довгоочікуваним як для страховиків, так і для автовласників в Україні. Зміни враховують інтереси страхувальників та потерпілих осіб, що дасть змогу підвищити довіру до обов'язкового автострахування та сприятиме подальшому розвитку ринку ОСЦПВВНТЗ.

Що ж конкретно пропонує Нацбанк в Проекті Закону про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів [35]?

Нові стандарти якості страхового покриття — збільшується рівень захисту потерпілих.

Це означає, що посилюється рівень захисту потерпілих у ДТП шляхом поступового (протягом семи років) підвищення максимальних розмірів страхової виплати до розмірів, установлених у країнах ЄС. Планується створення системи ануїтетних (регулярних та послідовних) страхових виплат у разі заподіяння тяжкої шкоди здоров'ю або життю потерпілих.

Розширюється перелік транспортних засобів, на які розповсюджується обов'язок укладення полісів ОСЦПВВНТЗ.

Поширюється дія страхового покриття на пасажирів транспортного засобу, що є винуватцем ДТП.

Якщо авто пошкоджено, страхова виплата розраховуватиметься без вирахування зносу вартості його складових частин та деталей. Це забезпечить повне покриття витрат на ремонт транспортного засобу та приведення його до стану, який був до ДТП.

Впровадження європейських підходів до формування вартості страхових полісів.

Згідно з практикою європейських країн, НБУ пропонує скасувати чинне державне регулювання цін. Натомість під час розрахунку братиметься до уваги персональний досвід водія: чи були в нього ДТП, збитки у минулому та ін.

Крім того, у законі передбачено відмову від паперових полісів та повний перехід на електронний формат. Онлайн поліси стали справжнім порятунком для багатьох як під час пандемії, так і під час війни.

Також новий закон передбачає можливість повністю електронного документообороту між страховиком, страхувальником і потерпілою особою.

Підвищення рівня обслуговування клієнтів та спрощення урегулювання страхових збитків.

Передбачається впровадження моделі обов'язкового прямого врегулювання збитків. Потерпілий отримає право звертатися за врегулюванням страхової події до «свого» страховика. Тобто клієнти обиратимуть страховика, звертаючи увагу на його надійність, ціну його послуги, якість та швидкість її надання.

Також пропонується скасувати обмеження максимального розміру страхової виплати в разі оформлення документів про ДТП через Європротокол. Це визнаний у всіх країнах Європи інструмент для спрощення процедур оформлення ДТП та врегулювання збитків. Ще до війни спостерігалось поступове зростання ваги збитків за ОСЦПВВНТЗ, які оформлені за допомогою Європротоколу, але все ще недостатнє та далеке від рівня західних країн, де поліція взагалі не приймає участь в оформленні дрібних ДТП, в яких відсутні постраждалі.

Удосконалення Моторного (транспортного) страхового бюро України.

Передбачається створення класичної дворівневої системи корпоративного управління МТСБУ з правлінням та Радою, до складу якої входитимуть страховики. Про використання коштів бюро звітуватиме перед НБУ, тому що саме Нацбанк є регулятором ринку страхування України.

Ці зміни повинні почати діяти з 1 січня 2024 року.

Виклики, які ставитиме нове законодавство перед страховим ринком, є досить великими:

Підвищення лімітів відповідальності вимагатиме від страховиків перестраховувати ризики за ОСЦПВВНТЗ.

Зараз перестраховуються лише ризики за «Зеленою карткою» при чому договір страхування заключає МТСБУ централізовано – так виходить дешевше, ніж якщо кожен страховик шукатиме перестраховиків власноруч і тільки для своїх ризиків. Але якщо зараз це стосується лише одинадцяти повних членів, то с підвищенням лімітів домовлятися про спільне перестраховування доведеться всім тридцяти п'яти членам.

Скасування чинного державного регулювання цін на поліси ОСЦПВВНТЗ разом із підвищенням лімітів відповідальності вимагатиме від страховиків більш складних актуарних розрахунків. До того ж, ніякий з страховиків не має повної картини збитковості ринку, лише свою частку. Щоб уникнути ризиків недострахування, страховики будуть завищувати вартість полісу.

Доречною би була система, коли МТСБУ розраховує вартість полісів, як це вона зараз робить за «Зеленою карткою». Ці розраховані МТСБУ ціни можуть бути не обов'язковими для використання страховиками в кожному полісі, а індикативними, якою має бути середня вартість всіх полісів страховика. Так у страховика буде можливість коригувати індивідуальні ціни.

Ще одне важливе зауваження – обов'язковість страхування категорій страхувальників з підвищеною збитковістю – наприклад таксистів. В різні періоди часу до таких категорій відносились: легкові транспортні засоби з об'ємом двигуна від 2000 до 3000 см³ (категорія В3, преміальні машини з потужним двигуном, поліс ОСЦПВВНТЗ за якими лише на 3,5% дорожче від категорії В2 - легкових транспортних засобів з об'ємом двигуна від 1600 до 2000 см³), транспортні засоби, що зареєстровані у Львові (до поки Львів не був підвищений до Зони 2 – міста-мільйонники), легкові транспортні засоби з іноземною реєстрацією – «євробляхи» та інші.

Ще одна проблема із скасуванням державного регулювання цін на поліси ОСЦПВВНТЗ з'явиться у страхових посередників. Зараз популярні сайти-агрегатори, котрі за вказаними користувачем параметрами страхування пропонують ціни від низки страховиків. Зараз усі умови страхування, включаючи ліміти відповідальності, базовий страховий платіж, перелік і значення (діапазони значень) коригуючих коефіцієнтів єдині для всіх страховиків, тож на остаточну ціну полісу впливають лише встановлена страховиком франшиза і власний досвід страховика зі збитковості. Коли страховики отримають можливість встановлювати тарифи на власний розсуд, страхові посередники зіткнуться із ситуацією складності порівняння тарифів різних страховиків.

Впровадження системи прямого врегулювання у всіх випадках ДТП, в яких шкода завдана лише майну відбере в страховиків можливість оптимізувати розмір страхового відшкодування. В звичайній системі страховик сплачує відшкодування потерпілому, що не є його клієнтом, тож страховик не зацікавлений ані у термінах сплати, ані у сумі відшкодування. В системі прямого врегулювання страховик сплачує страхову виплату своєму клієнту, а потім отримує відшкодування від страховика винуватця події. В цьому випадку страховик вже зацікавлений в утриманні власного клієнта, як за терміном виплати, так за її сумою і додатковими сервісами, які він в змозі надати своєму клієнту. До того ж він не обмежений в сумі, тому що очікує відшкодування від страховика винуватця. Це очікувано призведе до зростання середнього розміру страхового відшкодування.

Зарубіжний досвід розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів може бути корисним для впровадження ефективної системи страхування в Україні. Ось деякі шляхи імплементації цього досвіду:

1. Ідентифікація кращих практик: Варто вивчити досвід країн, де страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів добре розвинене. Прикладами можуть бути країни Європейського Союзу, США та Японія. Аналізуючи їх правові рамки, методи оцінки ризиків та механізми врегулювання збитків, можна визначити ефективні підходи для українського контексту.
2. Поліпшення правового регулювання: Важливо розробити адекватні та сучасні законодавчі норми, які встановлюють вимоги до страховиків та власників транспортних засобів, процедури врегулювання збитків, обов'язковий мінімум покриття та інші аспекти страхування цивільної відповідальності. Необхідно забезпечити чітку та прозору систему, яка захищатиме інтереси всіх сторін.

3. Встановлення ефективного механізму контролю: Наглядові органи та регулятори повинні забезпечувати нагляд за діяльністю страхових компаній та дотриманням ними стандартів у сфері страхування цивільної відповідальності. Регулярні аудити, контроль за фінансовою стійкістю та здатністю компаній виконувати свої зобов'язання допоможуть забезпечити довіру до системи страхування.
4. Заохочення безпечної поведінки на дорозі: Важливо розвивати програми та заходи, що спонукають власників транспортних засобів до безпечного керування та дотримання правил дорожнього руху. Застосування систем бонусів та штрафів, знижки на страхування для безаварійних водіїв, освітні кампанії та підвищення свідомості щодо важливості страхування можуть бути корисними інструментами.
5. Розвиток технологій та цифрові рішення: Використання сучасних технологій, таких як телематика, мобільні додатки та онлайн-платформи, може сприяти полегшенню процесу укладання страхових договорів, оцінці ризиків та заявлянню страхових виплат.

Ці шляхи імплементації зарубіжного досвіду можуть сприяти розвитку ефективної системи страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні, забезпечуючи захист прав третіх осіб та стимулюючи безпечну поведінку на дорозі.

Саме такий шлях вибрала Україна, втілюючи в новій редакції Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» кращі практики з європейського досвіду, зібрані у Директиві Європейського Парламенту і Ради 2009/103/ЄС від 16.09.2009 р. [6].

ВИСНОВКИ

Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів – дуже соціально важливий вид страхування, спираючись на його обсяг і збитковість. Проведений аналіз свідчить про те, що не зважаючи на численні проблеми система страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів успішно працює і розвивається. Наразі в Україні страхування ЦВВТЗ використовується у трьох формах:

- обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів – найбільш поширена за охоптом, обсягами страхових премій і відшкодувань форма;
- добровільне страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів – використовується переважно як розширення покриття в додаток до полісу обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;
- «Зелена картка» - страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, де територією покриття є країни системи страхування «Зелена картка», виключаючи Україну – використовується і є обов'язковим при виїзді транспортного засобу за кордон.

Страхування ЦВВТЗ почало розвиватися в Україні в 1990-х роках. Ключовими вехами стали прийом України до Міжнародної системи автострахування «Зелена картка» у червні 1997 року, набуття Україною з 01.01.2005 року статусу «повного члена» Міжнародної системи автострахування «Зелена картка», прийняття і набуття чинності з 01.01.2005 року Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів», поступове підвищення лімітів відповідальності у відповідь на економічні зміни і, нарешті, розглядання в Верховній Раді України проекту нового Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової

відповідальності власників транспортних засобів», який, у разі його прийняття, набуде чинності з 01.01.2024 року.

Проведений аналіз ринку показує високе охоплення транспортних засобів – учасників дорожнього руху полісами ЦВВТЗ, більш як 90%.

Поточна збитковість дозволяє страховикам отримувати мінімальний прибуток, але аж ніяк не гіперприбутки, тобто тарифоутворення пов'язане зі збитковістю належним чином, є обґрунтованим і мінімально достатнім.

Враховуючи ринкові та економічні тенденції, слід очікувати подальшого росту вартості страхування ЦВВТЗ, деякі страховики [68] прогнозують майже двократне зростання цін.

Світ обирає нову реальність – електронну: якщо у 2021 році доля електронних полісів сягала 50%, то у 2022 році вона склала вже 62%, а у першому кварталі 2023 року – 65%.

Ринок страхування ЦВВТЗ, хоч не без втрат, але зміг втриматися і розвиватися у подальшому, пройшовши через низку криз: це й загальносвітова фінансова криза 2007-2008 років, і початок війни росії проти України в 2014-2015 роках, і пандемія КОВІД-19 у 2020-2021 роках, і новий виток ескалації війни росії проти України в 2022 році. Кожна з цих криз призводила до падіння курсу гривні до основних іноземних валют, зростанням темпів інфляції, знеціненням страхових резервів страховиків, зростанням середнього розміру страхового відшкодування. Ринок на це реагував, підвищуючи ціни з боку страховиків, та підвищуючи ліміти з боку регулятора.

Прийняття нового Закону України «Про обов'язкове цивільно-правову відповідальність власників наземних транспортних засобів», який гармонізує законодавство країни з загальноєвропейським – ще один крок у європейське майбутнє України, хоча і є викликом для страхового ринку України. Він вирішує переважну більшість застарілих проблем, притаманних сучасному ринку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні. Це й поступове підвищення лімітів до загальноєвропейського рівня, і обов'язкове

пряме врегулювання, й оцінка майнових збитків без урахування зносу, і відмова від паперових носіїв і повний перехід на електронний формат.

Страховикам потрібно разом з МТСБУ, використовуючи інформацію з ЦБД, централізовано проводити андерайтерські розрахунки, а також створити пул для централізованого розміщення ризиків ЦВВТЗ на міжнародному ринку перестрахування.

Задля розширення охоплення учасників транспортного руху страхуванням ОСЦПВВНЗТ доцільно проводити контроль наявності діючого полісу за допомогою автоматичних комплексів - камер спостереження за дотриманням автомобілями правил дорожнього руху: швидкісного режиму, правил проїзду перехресть та ін.

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАННЯ

1. Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15/ed20220817> (Accessed: 29.05.23)
2. Показник смертей унаслідок транспортних нещасних випадків, на 100000 населення. URL: <https://sdg.ukrstat.gov.ua/uk/3-6-1/> (Accessed: 29.05.23)
3. Кількість травмованих осіб унаслідок ДТП, на 100000 населення. URL: <https://sdg.ukrstat.gov.ua/uk/3-6-2/> (Accessed: 29.05.23)
4. Мінімальна зарплата в Україні. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/labour/salary/min/> (Accessed: 29.05.23)
5. Середня зарплата в Україні. URL: <https://www.work.ua/salary-all/?setlp=ua> (Accessed: 29.05.23)
6. Директива Європейського Парламенту і Ради 2009/103/ЄС від 16.09.2009 р. Офіційний переклад українською. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/2009-103-es.pdf> (Accessed: 29.05.23)
7. Методика формування страхових резервів за видами страхування, іншими, ніж страхування життя, затверджено Розпорядженням Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг 17.12.2004 року №3104. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0019-05> (Accessed: 30.05.23)
8. Кількість комерційних банків в Україні (2008-2023). URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/banks/stat/count/> (Accessed: 30.05.23)
9. МТСБУ представило варіанти списання боргу Брокбізнесбанку. Новини МТСБУ, 28.03.16. URL: <https://mtsbu.ua/ua/presscenter/news/116345/> (Accessed: 30.05.23)
10. Статистика кількості зареєстрованих транспортних засобів по регіонах на 01.01.2021 року URL: https://dostup.pravda.com.ua/request/statistika_kilkosti_zarieiestrov (Accessed: 31.05.23)

11. Статистика ДТП в Україні. Національна поліція України. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (Accessed: 29.05.23)
12. Статистичні дані за внутрішнім страхуванням. МТСБУ. URL: <https://mtsbu.ua/ua/statistics/Statisticaldata> (Accessed: 29.05.23)
13. ОСАЦВ – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2008 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/08/12/38> (Accessed: 31.05.23)
14. ОСАЦВ – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2010 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/10/12/38> (Accessed: 31.05.23)
15. ОСАЦВ – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2011 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/11/12/38> (Accessed: 31.05.23)
16. ОСАЦВ – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2013 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/13/12/38> (Accessed: 31.05.23)
17. ОСАЦВ – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2014 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/14/12/38> (Accessed: 31.05.23)
18. ОСАЦВ – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2015 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/15/12/38> (Accessed: 31.05.23)
19. ОСАЦВ – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2016 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/16/12/38> (Accessed: 31.05.23)
20. ОСАЦВ – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2017 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/17/12/38> (Accessed: 31.05.23)
21. ОСАЦВ – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2018 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/18/12/38> (Accessed: 31.05.23)
22. ОСАЦВ – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2019 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/19/12/38> (Accessed: 31.05.23)
23. ОСАЦВ – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2020 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/20/12/38> (Accessed: 31.05.23)
24. База МТСБУ не працює: Бюро пояснило автовласникам, що робити із договорами страхування та складенням європротоколів, 2023. URL: <https://sud.ua/ru/news/publication/226514-baza-mtsbu-ne-pratsyuuye-byuro-poyasnilo->

avtovlasnikam-scho-robiti-iz-dogovorami-strakhuvannya-ta-skladennyam-
yevroprotokoliv (Accessed: 01.06.2023)

25. Чи потрібна водіям зелена картка при в'їзді до ЄС? 2022. URL: <https://visitukraine.today/uk/blog/201/nuzna-li-voditelyam-zelenaya-karta-pri-vezde-ves> (Accessed: 01.06.2023)

26. Національний банк застосував заходи впливу до чотирьох страховиків-ліцензіатів ОСЦПВ за порушення нормативів, 19 квітня 2021 року, URL: <https://bank.gov.ua/ua/news/all/natsionalniy-bank-zastosovuvav-zahodi-vplivu-do-chotiroh-strahovikiv-litsenziativ-ostspv-za-porushennya-normativiv> (Accessed: 02.06.2023).

27. Показники здійснення міжнародного страхування у січні-грудні 2022 та 2021 років. URL: https://mtsbu.ua/files/Statistics/2023/02/zk/Pokazniki_ZK_01_12_2021_2022_site.pdf (Accessed: 02.06.2023).

28. Показники здійснення міжнародного страхування у січні-березні 2023 та 2022 років. URL: https://mtsbu.ua/files/Statistics/2023/04/Pokazniki_ZK_01_03_2022_2023.pdf (Accessed: 02.06.2023).

29. Що таке поліс «Зелена картка» та як його оформити? Пресслужба Черкаської ОДА, 18.04.2022 року. URL: <https://ck-oda.gov.ua/novyny-cherkaskoyi-oblasti/shho-take-polis-zelena-kartka-ta-yak-jogo-oformiti/> (Accessed: 02.06.2023).

30. Чому дорожчають «зелені картки» та скільки коштують страховки після зниження офіційного курсу гривні. URL: <https://minfin.com.ua/ua/2022/08/22/90930377/> (Accessed: 02.06.2023).

31. З 26 липня зросте вартість полісів «Зелена картка». URL: <https://minfin.com.ua/ua/2022/07/25/89393107/> (Accessed: 02.06.2023).

32. Розпорядження Національної комісії, що здійснює державне регулювання в сфері ринків фінансових послуг №3631 від 31.08.2017 року «Про затвердження Змін до Положення про особливості укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників

наземних транспортних засобів». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1197-17> (Accessed: 02.06.2023).

33. Ліміти відповідальності у країнах-членах міжнародної системи «Зелена картка» станом на 13.12.2018. URL: https://mtsbu.ua/files/BZK/2019/limity_vidpovidalnosti_07_03_2019.pdf (Accessed: 02.06.2023).

34. Закон України «Про страхування». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80> (Accessed: 02.06.2023).

35. Проект Закону про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41058> (Accessed: 02.06.2023).

36. Базилевич В.Д., Базилевич К.С. Страхова справа: підручник. Київ: Знання, 2011. 203 с.

37. Скільки коштує страховий сертифікат «Зелена картка». URL: https://mtsbu.ua/ua/for_consumers/green_card/96552/ (Accessed: 02.06.2023).

38. Добровільне страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів – Рейтинг страхових компаній України за 3 місяці 2023 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/23/3/43> (Accessed: 05.06.2023).

39. Добровільне страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2022 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/22/12/43> (Accessed: 05.06.2023)

40. Добровільне страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2021 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/21/12/43> (Accessed: 05.06.2023).

41. Добровільне страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2020 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/20/12/43> (Accessed: 05.06.2023).

42. Добровільне страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2019 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/19/12/43> (Accessed: 05.06.2023).

43. Добровільне страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2018 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/18/12/43> (Accessed: 05.06.2023).

44. Добровільне страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2017 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/17/12/43> (Accessed: 05.06.2023).

45. Добровільне страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2016 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/16/12/43> (Accessed: 05.06.2023).

46. Список страхових компаній – учасників угоди про пряме врегулювання збитків. URL: https://mtsbu.ua/ua/for_consumers/119428/ (Accessed: 05.06.2023).

47. Список СК – членів МТСБУ. URL: https://mtsbu.ua/ua/about_us/members_list/ (Accessed: 05.06.2023).

48. Список СК – повних членів МТСБУ. URL: https://mtsbu.ua/ua/about_us/full_members_list/ (Accessed: 05.06.2023).

49. Список СК, які вибули з МТСБУ. URL: <https://mtsbu.ua/files/Press/ListOfMembers2.pdf> (Accessed: 05.06.2023).

50. Статистичні дані за міжнародним страхуванням. URL: <https://mtsbu.ua/ua/statistics/Statisticaldatainternational/> (Accessed: 05.06.2023).

51. Додаткове страхове покриття до полісу автоцивілки. URL: <https://hotline.finance.ua/dgo> (Accessed: 05.06.2023).

52. Огляд страхового ринку України за I півріччя 2022 року. URL: https://bank.gov.ua/admin_uploads/article/%D0%9E%D0%B3%D0%BB%D1%8F%D0%B4_%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD_%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%85%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%BA%D1%83-%D0%BD%D0%B0%D0%B3%D0%BB%D1%8F%D0%B4_pr_2022-09-23.pdf?v=4 (Accessed: 05.02.2023).

53. Страхові премії (валові) – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2016 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/16/12/1> (Accessed: 05.06.2023).

54. Страхові премії (валові) – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2017 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/17/12/1> (Accessed: 05.06.2023).

55. Страхові премії (валові) – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2018 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/18/12/1> (Accessed: 05.06.2023).

56. Страхові премії (валові) – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2019 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/19/12/1> (Accessed: 05.06.2023).

57. Страхові премії (валові) – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2020 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/20/12/1> (Accessed: 05.06.2023).

58. Страхові премії (валові) – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2021 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/21/12/1> (Accessed: 05.06.2023).

59. Страхові премії (валові) – Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2022 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/22/12/1> (Accessed: 05.06.2023).

60. Страхові премії (валові) – Рейтинг страхових компаній України за 3 місяці 2023 року. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/23/3/1> (Accessed: 05.06.2023).

61. Страхування: підручник. За редакцією В.Д. Базилевича. URL: https://pidru4niki.com/1584072042387/strahova_sprava/strahuvannya (Accessed: 05.06.2023).

62. Базилевич В.Д. Страхові послуги: підручник. Київ: Логос, 2014.-544 с.

63. Гаманкова О.О. Ринок страхових послуг України: теорія, методологія, практика: [монографія] К.: КНЕУ, 2009. 283 с.

64. Золотарьова О.В. Ключові тенденції та пріоритети розвитку ринку страхових послуг в Україні. Економіка і суспільство. 2017.
65. Страхові послуги: [Підручник] / [С.С. Осадець, Т.М. Артюх, О.О. Гаманкова та ін.]; Кер. авт. кол. й наук. ред. проф. Осадець С.С. і доц. Артюх Т.М. К.: КНЕУ, 2007. 464 с.
66. Страхові послуги: [підручник]: у 2 ч. / [Базилевич В.Д., Пікус Р.В., Приказюк Н.В., Моташко Т.П. та ін.]; за ред. В.Д. Базилевича. Ч. 2 К.: Логос, 2014. 544 с.
67. Страхові послуги: підручник. У 2 ч. Ч. 1 / [Базилевич В.Д., Пікус Р.В., Приказюк Н.В. та ін.]; За ред. В.Д. Базилевича. К.: Логос, 2014. 496 с.
68. Що чекає на ринок ОСЦПВ та Зеленої картки у 2023 році. Відповідь експертів і гравців ринку. URL: <https://finance.ua/ua/insurance/szo-czekaє-na-rynok-oscpv-ta-zelenoi-kartky> (Accessed: 09.06.23)
69. Офіційний курс гривні до іноземних валют. Національний банк України. URL: <https://bank.gov.ua/ua/markets/exchangerates> (Accessed: 09.06.23)
70. Державна комісія з регулювання ринків фінансових послуг України. Розпорядження 566 від 09.07.2010 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0689-10> (Accessed: 09.06.23)
71. Національна комісія що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг. Розпорядження 3470 від 29.12.2015 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0145-16> (Accessed: 09.06.23)

ДОДАТОК А. СТАТИСТИКА ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД ЗА ДАНИМИ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ

Таблиця А.1 – Статистика ДТП за даними Національної поліції України

[11]

№	Показник	2014	2015	2016	2017	2018
1	Кількість ДТП	153 205	134 193	158 776	162 526	150 120
2	в т. ч. з постраждалими	26 194	25 365	26 782	27 220	24 294
3	Кількість постраждалих	32 395	31 467	33 613	34 667	30 884
4	Кількість загиблих	4 483	3 970	3 410	3 432	3 350
5	Кількість днів у періоді	365	365	366	365	365
6	Кількість ДТП у годину (1) / (5) / 24	17,5	15,3	18,1	18,6	17,1
7	Доля ДТП з постраждалими (2) / (1), %	17,1%	18,9%	16,9%	16,7%	16,2%
8	Кількість ДТП з постраждалими у годину (6) * (7)	3,0	2,9	3,0	3,1	2,8

Кінець таблиці А.1

№	Показник	2019	2020	2021	2022	січень- квітень 2023
1	Кількість ДТП	160 675	168 107	н.д.	н.д.	н.д.
2	в т. ч. з постраждалими	26 052	26 140	24 521	18 628	6 094
3	Кількість постраждалих	32 736	31 974	29 738	23 145	7 548
4	Кількість загиблих	3 454	3 541	3 238	2 791	852
5	Кількість днів у періоді	365	366	365	365	120
6	Кількість ДТП у годину, (1) / (5) / 24	18,3	19,1			
7	Доля ДТП з постраждалими, (2) / (1), %	16,2%	15,5%			
8	Кількість ДТП з постраждалими у годину, (6) * (7) або (2) / (5) / 4	3,0	3,0	2,8	2,1	2,1

Джерело: Національна поліція України [11]

ДОДАТОК Б. СТАТИСТИКА МТСБУ ЩОДО ВНУТРІШНІХ ДОГОВОРІВ СТРАХУВАННЯ ОСЦПВВНТЗ

Таблиця Б.1 – Статистичні дані за внутрішнім страхуванням [12]

№	Показник	2016	2017	2018	2019
1	Кількість договорів, що розпочали дію, шт	7 069 462	7 408 257	7 720 277	8 003 279
2	в т. ч. електронних договорів страхування, шт				1 224 419
3	Сума нарахованих страхових платежів, грн	3 406 938 863	3 737 904 764	4 485 983 891	5 089 744 903
4	в т. ч. за електронними договорами страхування, грн				922 605 574
5	Кількість врегульованих вимог, шт	119 186	133 394	132 888	139 551
6	в т. ч. з використанням Європротоколу, шт	20 976	30 483	37 057	47 529
7	Сума здійснених страхових відшкодувань, грн	1 405 420 765	1 887 502 798	2 114 142 130	2 526 624 427
8	В т. ч. з використанням Європротоколу, грн	151 052 722	240 417 212	330 834 838	447 830 114

Кінець таблиці Б.1

№	Показник	2020	2021	2022	січень- квітень 2023
1	Кількість договорів, що розпочали дію, шт	8 333 824	9 022 245	7 182 329	2 183 135
2	в т. ч. електронних договорів страхування, шт	3 095 479	4 543 729	4 438 409	1 423 818
3	Сума нарахованих страхових платежів, грн	6 136 584 507	7 191 232 818	7 007 717 211	2 291 587 030
4	в т. ч. за електронними договорами страхування, грн	2 584 011 801	4 024 791 955	4 795 748 444	1 641 304 579
5	Кількість врегульованих вимог, шт	147 117	173 436	110 625	40 612
6	в т. ч. з використанням Європротоколу, шт	50 272	62 399	43 640	15 636
7	Сума здійснених страхових відшкодувань, грн	2 851 856 419	3 649 543 700	2 769 092 760	1 184 592 105
8	В т. ч. з використанням Європротоколу, грн	503 162 786	671 856 398	578 545 879	248 284 962

Джерело: МТСБУ [12]

Застереження щодо наведених статистичних даних

1. Кількість договорів, що розпочали дію не дорівнює кількості застрахованих машинороків, деякі поліси мають строк дії менше року;
2. Кількість врегульованих вимог – це вимоги, рішення про виплату (чи відмову у виплаті) за якими прийнято у звітному періоді, сама подія могла статися раніше.

ДОДАТОК В. ПЕРЕЛІК ДІЮЧИХ ЧЛЕНІВ МТСБУ

Таблиця В.1 – Перелік діючих членів МТСБУ (станом на 01.06.2023 року)

Код	Назва	Статус членства	Дата початку участі в системі прямого врегулювання
1	ПРАТ "СК "Універсальна"	Асоційований	01.12.2016
3	ПАТ "НАСК "ОРАНТА"	Повний	
8	ПрАТ "СК "ГРАВЕ УКРАЇНА"	Асоційований	
11	АТ "СК "ІНГО"	Повний	01.12.2016
15	ПрАТ "УКРАЇНСЬКА СТРАХОВА КОМПАНІЯ "КНЯЖА ВІСННА ІНШУРАНС ГРУП"	Повний	
23	ПрАТ "СТ "Гарантія"	Асоційований	
24	ПрАТ "СК "Євроінс Україна"	Асоційований	
28	ПрАТ "СК "АСКО-Донбас Північний"	Асоційований	
36	ПрАТ АСК "Скарбниця"	Асоційований	
37	ПрАТ "УПСК"	Асоційований	
44	ПрАТ "СК "Оранта-Січ"	Асоційований	
45	ПрАТ "УТСК"	Повний	
48	ПрАТ СК "ПЗУ Україна"	Повний	01.12.2016
73	ПрАТ СК "ІНТЕР-ПОЛІС"	Асоційований	
75	ПрАТ "СК "Колоннейд Україна"	Асоційований	01.12.2016
78	АТ "СГ "ТАС" (приватне)	Повний	
80	ПрАТ "СК "УНІКА"	Асоційований	01.12.2016
84	АТ "СК "АРКС"	Повний	01.12.2016
89	ПрАТ "Європейський страховий альянс"	Асоційований	01.02.2017
102	ПАТ "СК "УСГ"	Повний	
106	Страхова компанія "ЕТАЛОН"	Асоційований	
107	ПрАТ "СК "ПРЕМ'ЄР АЛЪЯНС"	Асоційований	
120	ТДВ "СК "КРЕДО"	Асоційований	
122	АТ "СК "КРАЇНА"	Асоційований	01.12.2016
125	ПРАТ СК "ВУСО"	Повний	01.12.2016
129	ПрАТ "СК "БРОКБІЗНЕС"	Асоційований	01.12.2016
132	ТДВ СК "Альфа-Гарант"	Асоційований	
138	ПрАТ "СК "АЛЬФА СТРАХУВАННЯ"	Асоційований	
140	ПрАТ "СК "САЛАМАНДРА"	Асоційований	
144	ПрАТ "СК "ПЕРША"	Повний	
147	ПрАТ "СК "ЮНІВЕС"	Асоційований	
146	ПРАТ "СК "АРСЕНАЛ СТРАХУВАННЯ"	Асоційований	01.12.2016
158	ТДВ "Експрес Страхування"	Асоційований	
166	ТДВ "СК "ГАРДІАН"	Повний	
167	ТДВ "СГ "ОБЕРІГ"	Асоційований	

Джерело: [46; 47; 48]

ДОДАТОК Г. ПЕРЕЛІК СТРАХОВИХ КОМПАНІЙ, ЩО БУЛИ ПОЗБАВЛЕНІ ЧЛЕНСТВА В МТСБУ

Таблиця Г.1 – Перелік страхових компаній, що були позбавлені членства в МТСБУ (станом на 01.06.2023 року) [49]

Код	Назва	Дата припинення членства в МТСБУ	Підстава припинення членства в МТСБУ
1	2	3	4
86	ЗАТ "СК "Бонус"	07.12.2006	Заява страховика про добровільний вихід
19	ЗАТ "Благо" - Страхова Компанія"	01.01.2008	Заява страховика про добровільний вихід
46	БАТ "СК "Орадон"	31.03.2008	Заява страховика про добровільний вихід
128	САТ "Укрінтерполіс"	04.07.2008	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
29	ЗАТ "УРАСК "Авіоніка"	17.11.2008	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
135	ЗАТ "СК "Континент"	27.11.2008	Заява страховика про добровільний вихід
114	ЗАТ "СК "Галактика"	08.04.2009	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
123	ЗАТ ФГ "Страхові традиції"	27.08.2009	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
133	ЗАТ "СК "Ренесанс"	04.12.2009	Заява страховика про добровільний вихід
143	ЗАТ "СК "Партнер"	04.12.2009	Заява страховика про добровільний вихід
17	БАТ "Незалежна страхова компанія"	04.12.2009	Заява страховика про добровільний вихід
85	АСТ "ВЕКСЕЛЬ"	15.03.2010	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
50	АТЗТ СК "ДІСКО"	18.06.2010	Заява страховика про добровільний вихід
152	ТДВ СК "Проксіма"	08.09.2010	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
43	АТЗТ СК "ІНСПОЛ"	15.09.2010	Заява страховика про добровільний вихід
148	ПрАТ "Магістральполіс"	14.12.2010	Заява страховика про добровільний вихід
126	ПрАТ "ВіЕйБі Страхування"	24.03.2011	Заява страховика про добровільний вихід
63	ЗАТ "СК "ІнтерГарант"	24.03.2011	Заява страховика про добровільний вихід
16	АСТ ЗТ "Остра-Суми"	24.03.2011	Заява страховика про добровільний вихід
35	ПрАТ "УІСК "Інвестсервіс"	05.12.2011	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
141	ПрАТ "Українська екологічна СК"	03.01.2012	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
112	ПрАТ "АСК "ІнтерТрансПоліс"	03.07.2012	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
121	ТДВ "СК "РАЙП"	06.08.2012	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
90	ПрАТ "Міська страхова компанія"	07.09.2012	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
127	ПрАТ "НФСК "Добробут"	18.01.2013	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
62	АТ "Страхова компанія "Металург"	15.02.2013	Заява страховика про добровільний вихід
83	ЗАТ "СК "Укрнафатранс"	15.02.2013	Заява страховика про добровільний вихід
131	ПрАТ "СК "ЛІАФОРТ"	04.06.2013	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ

Продовження таблиці Г.1

1	2	3	4
58	ТДВ "СК "Укоопгарант"	09.07.2013	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
32	ПрАТ "СК "ТАСТ-Гарантія"	09.07.2013	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
27	ПАТ "СК "Укргазпромполіс"	02.01.2014	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
41	СК "ОСТРА"	23.01.2014	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
67	ВАТ "СК "АСТАРТА"	23.01.2014	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
70	ПрАТ "СК "ЛЕММА СІТІ СЕРВЕР"	23.01.2014	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
145	ПрАТ "СК "ЕйЕмДжи Груп"	23.01.2014	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
98	ПрАТ "СК "Крона"	23.01.2014	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
153	ТДВ "СК "НАСТА"	23.01.2014	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
108	ПрАТ "СК "ІНКОМСТРАХ"	04.02.2014	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
116	ТДВ "СК "ПРОВІТА"	04.02.2014	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
136	ПрАТ "СК "Каштан"	27.02.2014	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
59	ПрАТ СК "Енергорезерв"	28.02.2014	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
118	ПрАТ "СК "Статус"	03.04.2014	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
164	ТДВ "СК "Нафтагазстрах"	03.04.2014	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
155	ПрАТ "СК "ІнтерЕкспрес"	04.04.2014	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
81	ПАТ СК "ЛЕММА"	16.05.2014	Заява страховика про добровільний вихід
49	ПрАТ "Кримська СК"	16.05.2014	Заява страховика про добровільний вихід
151	СТЗДВ "Гарантія"	02.06.2014	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
139	ПрАТ "Український страховий дім"	03.10.2014	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
2	ПАТ "УСК "ГАРАНТ-АВТО"	23.12.2014	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
130	ТДВ "Альянс Україна"	26.03.2015	Заява страховика про добровільний вихід
69	ПрАТ "СК "ВОНА"	23.04.2015	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
55	ПАТ "СК "ОРАНТА-ЛУГАНЬ"	23.04.2015	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
137	ПрАТ "СК "Україна"	01.07.2015	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
94	Приватне акціонерне товариство "Страхова компанія "НОВА"	05.05.2016	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
161	ПАТ "СК" "СКАЙД"	31.05.2016	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ

Кінець таблиці Г.1

1	2	3	4
119	ПрАТ "СТ "Іллічівське"	06.12.2016	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
10	АТ "УОСК"	02.03.2017	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
163	ПРАТ "СК "ЮНІСОН СТРАХУВАННЯ"	14.07.2017	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
159	ПрАТ "Європейський Страховий Союз"	03.10.2017	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
157	ПрАТ "СК "Здорово"	01.02.2018	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
156	ТДВ "СТ "ДОМІНАНТА"	02.07.2018	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
124	ПрАТ "Київський страховий дім"	05.07.2018	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
150	ПрАТ "СК "Страховий капітал"	02.07.2019	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
9	ПрАТ СК "Галицька"	02.07.2019	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
160	ТДВ "СК "Київ РЕ"	01.08.2019	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
22	ТДВ "СТДВ "Глобус" (з 19.12.2019 приєднаний до ПАТ "СК "УСГ")	29.04.2020	Заява страховика про добровільний вихід
101	Страхова компанія "АСКО-Медсервіс"	24.06.2021	Заява страховика про добровільний вихід
100	ТДВ "Міжнародна СК"	02.07.2021	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
162	ПРАТ "СК "ГЛОБАЛ ГАРАНТ"	02.07.2021	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
165	ТДВ "СК "Ю.Ес.Ай."	02.08.2021	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
87	ПрАТ "ХМСК"	02.08.2021	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
154	АТ "СГ "Ю.БІ.АЙ - КООП"	01.09.2021	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
111	АТ "СК "МЕГА-ГАРАНТ"	05.10.2022	Позбавлений членства через заборгованість до фондів МТСБУ
142	ПрАТ "СК "Український страховий стандарт"	26.01.2023	Рішення НБУ про позбавлення ліцензії
103	ТДВ "СК "МОТОР-ГАРАНТ"	19.05.2023	Заява страховика про добровільний вихід
74	АТ "ПРОСТО-страхування"	19.05.2023	Рішення НБУ про позбавлення ліцензії
66	ПрАТ "СК "ПРОВІДНА"	19.05.2023	Заява страховика про добровільний вихід
4	ПрАТ "УАСК АСКА" (з 20.03.2023 приєднано до ПрАТ СК "ВУСО")	19.05.2023	Заява страховика про добровільний вихід
30	АСК "ОМЕГА"	19.05.2023	Рішення НБУ про позбавлення ліцензії

Джерело: МТСБУ [49]

**ДОДАТОК Д. СТАТИСТИКА МТСБУ ЩОДО МІЖНАРОДНИХ
ДОГОВОРІВ СТРАХУВАННЯ «ЗЕЛЕНА КАРТКА»**

Таблиця Д.1 – Статистичні дані за договорами міжнародного страхування
«Зелена картка»

№	Показник	2016	2017	2018	2019
1	Кількість договорів, що набули чинності у звітному періоді, шт	716 553	702 262	755 503	1 084 703
2	Сума нарахованих страхових премій, грн	1 005 088 366	1 082 127 353	1 288 763 583	1 634 715 539
3	Кількість сплачених вимог у звітному періоді, шт	4 861	5 060	5 154	5 953
4	Сума, сплачена за вимогами у звітному періоді, EUR	10 705 122	11 773 272	11 660 990	15 416 057

Кінець таблиці Д.1

№	Показник	2020	2021	2022	січень- квітень 2023
1	Кількість договорів, що набули чинності у звітному періоді, шт	596 913	766 297	1 635 981	502 588
2	Сума нарахованих страхових премій, грн	1 177 900 477	1 564 364 812	4 089 514 271	1 618 747 494
3	Кількість сплачених вимог у звітному періоді, шт	6 058	5 311	7 693	4 469
4	Сума, сплачена за вимогами у звітному періоді, EUR	16 504 960	13 745 849	19 716 516	13 792 300

Джерело: [50]

**ДОДАТОК Е. СТАТИСТИЧНІ ДАНІ ЩОДО ДОБРОВОЛЬНОГО
СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ
ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

Таблиця Е.1 – Показники та частка добровільного страхування в загальному обсязі страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів

№	Показник	2016	2017	2018	2019
1	Премії за договорами ДСЦВВТЗ, тис грн	194 077	280 699	354 313	339 496
2	Виплати за договорами ДСЦВВТЗ, тис грн	48 873	65 493	60 858	67 335
3	Доля виплат за ДСЦВВТЗ, %	25,2%	23,3%	17,2%	19,8%
4	Премії за договорами ОСЦПВВНТЗ, тис грн	3 406 939	3 737 905	4 485 984	5 089 745
5	Частка премій за договорами ДСЦВВТЗ в загальному обсязі премій зі страхування ЦВВТЗ, %	5,4%	6,9%	7,3%	6,3%
6	Виплати за договорами ОСЦПВВНТЗ, тис грн	1 405 421	1 887 503	2 114 142	2 526 624
7	Частка виплат за договорами ДСЦВВТЗ в загальному обсязі виплат зі страхування ЦВВТЗ, %	3,4%	3,4%	2,8%	2,6%

Кінець таблиці Е.1

№	Показник	2020	2021	2022	2023, 1 квартал
1	Премії за договорами ДСЦВВТЗ, тис грн	410 726	441 595	469 376	126 526
2	Виплати за договорами ДСЦВВТЗ, тис грн	60 524	81 490	67 573	26 605
3	Доля виплат за ДСЦВВТЗ, %	14,7%	18,4%	14,4%	21,0%
4	Премії за договорами ОСЦПВВНТЗ, тис грн	6 136 585	7 191 233	7 007 717	1 667 611
5	Частка премій за договорами ДСЦВВТЗ в загальному обсязі премій зі страхування ЦВВТЗ, %	6,3%	5,8%	6,3%	7,1%
6	Виплати за договорами ОСЦПВВНТЗ, тис грн	2 851 856	3 649 544	2 769 093	900 047
7	Частка виплат за договорами ДСЦВВТЗ в загальному обсязі виплат зі страхування ЦВВТЗ, %	2,1%	2,2%	2,4%	2,9%

Джерело: [38; 39; 40; 41; 42; 43; 44; 45]