

ЦЕНТРАЛЬНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ
ЕКОНОМІЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ
КАФЕДРА ФІНАНСІВ, БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ ТА СТРАХУВАННЯ

«Допущено до захисту»
Завідувач кафедри фінансів,
банківської справи та страхування
д.е.н., доцент
_____ Володимир СИБІРЦЕВ
« ____ » _____ 2021 р.

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
за другим (магістерським) рівнем вищої освіти
на тему:
«Страхування цивільної відповідальності власників наземних
транспортних засобів»

Виконав: здобувач другого (магістерського) рівня
вищої освіти 2 курсу, групи ФС-20М ОПП «Фінанси,
банківська справа та страхування» спеціальності 072
«Фінанси, банківська справа та страхування»

Нечаєнко Олена Володимирівна

Керівник: кандидат економічних наук, доцент
кафедри фінансів, банківської справи та страхування

Мельник Тетяна Андріївна

Рецензент: заступник генерального директора ПрАТ
«ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА
КОМПАНІЯ»

Цебеняк Олександр Іванович

Рецензент: кандидат економічних наук, доцент,
кафедри економіки, менеджменту та комерційної
діяльності

Глевацька Наталія Миколаївна

Завідувачу кафедри фінансів, банківської
справи та страхування

Сибірцеву В.В.

здобувача другого (магістерського) рівня
вищої освіти економічного факультету
групи ФС-20М

(ОПП «Фінанси, банківська справа та
страхування» спеціальності 072
«Фінанси, банківська справа та
страхування»)

Нечаєнко Олени Володимирівни

ЗАЯВА

Прошу дозволити мені виконати кваліфікаційну роботу за другим
(магістерським) рівнем вищої освіти на тему: «Страхування цивільної
відповідальності власників наземних транспортних засобів».

«30» серпня 2021 р.

(підпис)

Погоджено:

Науковий керівник кваліфікаційної роботи:

_____ канд. екон. наук, доцент кафедри фінансів, банківської справи
(підпис) та страхування, **Мельник Тетяна Андріївна**

«30» серпня 2021 р.

Завідувач кафедри фінансів, банківської справи та страхування:

_____ док. екон. наук, доцент **Сибірцев Володимир Васильович**
(підпис)

«30» серпня 2021 р.

Центральноукраїнський національний технічний університет
Факультет економічного
Кафедра фінансів, банківської справи та страхування
Ступінь вищої освіти магістр
Галузь знань 07 «Управління та адміністрування»
Освітньо-професійна програма «Фінанси, банківська справа та страхування»
Спеціальність 072 «Фінанси, банківська справа та страхування»

ЗАТВЕРДЖУЮ
завідувач кафедри
Володимир СИБІРЦЕВ

«__» _____ 20__ року

**ЗАВДАННЯ
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ
ЗА ДРУГИМ (МАГІСТЕРСЬКИМ) РІВЕНЕМ ВИЩОЇ ОСВІТИ
ЗДОБУВАЧА ВИЩОЇ ОСВІТИ**

Нечаєнко Олени Володимирівни

1. Тема роботи «Страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів»
Керівник роботи Мельник Тетяна Андріївна, канд.екон. наук, доцент
затверджені наказом ЦНТУ від «02» серпня 2021 року №35/13
2. Строк подання студентом роботи 03.12.2021 р.
3. Вихідні дані до роботи Законодавчо-нормативні матеріали, статистична інформація МТСБУ, публічна фінансова звітність ПрАТ «ОРСК», наукова література, навчальні, монографічні та періодичні видання за темою дослідження.
4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити)
Теоретичні засади страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів.
Аналіз обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів.
Напрямки розвитку страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів
5. Перелік графічного матеріалу
Робота містить 10 таблиць, 11 рисунків

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		Завдання виконав	Завдання прийняв

7. Дата видачі завдання

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів виконання кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1.	Складання плану дослідження	до 04.10.2021 р.	
2.	Підбір та вивчення літературних джерел за темою кваліфікаційної роботи	до 18.10.2021 р.	
3.	Підготовка та подання науковому керівнику: - першого розділу - другого розділу - третього розділу - вступу та висновків	до 29.10.2021 р. до 08.11.2021 р. до 19.11.2021 р. до 22.11.2021 р.	
4.	Подання робочого варіанту роботи керівнику	до 26.11.2021 р.	
5.	Доопрацювання роботи з урахуванням зауважень керівника. Одержання відгуку	до 29.11.2021 р.	
6.	Подання електронного варіанту роботи на перевірку на антиплагіат	до 10.12.2021 р.	
7.	Подання роботи зав. кафедрою на перевірку	до 15.12.2021 р.	
8.	Рецензування роботи. Підготовка документів, що подаються до ЕК (листи, довідки, інформаційний листок, висновок-виписка, опубліковані статті. Нормо-контроль секретаря ЕК	за 5 днів до захисту	
9.	Доопрацювання роботи з урахуванням зауважень зав. кафедрою. Допуск роботи до захисту	за 3 дні до захисту	
10.	Подання роботи, рецензій та документів до ЕК	за день до захисту	
11.	Захист роботи	за графіком	

Дата видачі завдання:

«01» жовтня 2021 р.

_____ Мельник Т.А.
(підпис керівника) (прізвище та ініціали)

Завдання прийнято до виконання:

« 01 » жовтня 2021 р.

_____ Нечасенко О. В.
(підпис здобувача) (прізвище та ініціали)

АНОТАЦІЯ

Нечаєнко О.В. Страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів. Рукопис.

Випускна кваліфікаційна робота за ступенем вищої освіти «Магістр» за спеціальністю 072 «Фінанси, банківська справа та страхування». – Центральноукраїнський національний технічний університет, Кропивницький, 2021.

У роботі досліджено та систематизовано становлення обов'язкового страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні. Виявлено протиріччя в законодавстві щодо розміру страхової суми при укладанні договору. Вивчено теоретичні основи страхування відповідальності власників машин за внутрішніми та міжнародними договорами. Проаналізовані основні показники діяльності ринку обов'язкового страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні.

Наведені рекомендації щодо використання системи прямого відшкодування збитків для всіх учасників ринку обов'язкового страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішніми договорами.

Обґрунтовано пропозиції щодо покращення якості страхування відповідальності за внутрішнім договором шляхом запровадження безготівкового розрахунку з приватними особами при сплаті відшкодування та зміни порядку розрахунку вартості ремонту машин при встановленні збитків.

Ключові слова: страхування відповідальності, страхування відповідальності власників машин, обов'язкове страхування відповідальності, автоцивілка, страхування цивільної відповідальності.

ANNOTATION

Nechaenko O.V. Liability insurance for owners of land vehicles. Manuscript.

Master's degree thesis with specialization 072 «Finance, Banking and Insurance». Central Ukrainian National Technical University, Kropyvnytskyi, 2021.

In this paper, we examine and systematize the formation of compulsory liability insurance for owners of land vehicles in Ukraine. We expose contradictions in the legislation on the insurance amounts during the contract negotiation. We study the theoretical bases of car owners' liability insurance under domestic and international agreements.

We also analyze the main indicators of the insurance market of the compulsory liability of land vehicle owners in Ukraine.

We provide recommendations for the use of the system of direct compensation for all participants in the liability insurance market under domestic contracts.

Finally, we propose to improve the quality of liability insurance under domestic contracts by introducing electronic payments of the insurance claims and changing the procedure for calculating the cost of vehicle repair.

Key words: insurance, liability insurance, car owners' liability insurance, compulsory liability insurance, insurance for owners of land vehicles.

ЗМІСТ

ВСТУП..... **Ошибка! Закладка не определена.**

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ
ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ **Ошибка! Закладка не определена.**

1.1. Історія становлення страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні **Ошибка! Закладка не определена.**

1.2. Характеристика страхування за внутрішнім договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності..... **Ошибка! Закладка не определена.**

1.3. Характеристика страхування за міжнародним договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності..... **Ошибка! Закладка не определена.**

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ
..... **Ошибка! Закладка не определена.**

2.1. Характеристика діяльності Приватного акціонерного товариства «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ».. **Ошибка! Закладка не определена.**

2.2. Оцінка обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішнім договором. **Ошибка! Закладка не определена.**

2.3. Оцінка обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за міжнародним договором
..... **Ошибка! Закладка не определена.**

РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ
ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ **Ошибка! Закладка не определена.**

3.1. Переваги використання системи прямого відшкодування збитків

..... **Ошибка! Закладка не определена.**

3.2. Проблеми здійснення страхування відповідальності власників

транспортних засобів в Україні та шляхи їх вирішення **Ошибка! Закладка не определена.**

ВИСНОВКИ..... **Ошибка! Закладка не определена.**

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ **Ошибка! Закладка не определена.**

ДОДАТКИ..... **Ошибка! Закладка не определена.**

ВСТУП

Актуальність теми. В сучасних умовах нестабільності вітчизняної економіки розвиток страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів надає впевненість та фінансово захищає потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах як на території України так і за її межами. Цей вид обов'язкового страхування охоплює кожного громадянина, адже кожен може бути потерпілим або винуватцем страхової події у вигляді пішохода або водія. Тому обрана тема є актуальною.

Мета і завдання дослідження. Мета дослідження полягає у тому, що на основі вивчення теоретичних засад страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів та використання досвіду інших країн обґрунтувати практичні рекомендації щодо напрямів його удосконалення в Україні.

Для вирішення поставленої мети необхідно розв'язати наступні завдання:

- розглянути історію становлення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні;
- дослідити теоретичні засади страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішніми договорами;
- вивчити теоретичні засади страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів за міжнародними договорами;
- - провести аналіз діяльності ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ»;
- здійснити оцінку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішніми договорами в Україні;
- здійснити оцінку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за міжнародними договорами в Україні;
- обґрунтувати переваги використання системи прямого відшкодування

збитків при страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішніми договорами в Україні;

- сформулювати пропозиції щодо вирішення проблем, які виникають при страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішніми договорами в Україні.

Об'єкт дослідження є процес здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні.

Предмет дослідження виступають теоретичні та практичні підходи до проведення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішніми та міжнародними договорами в Україні.

Методи дослідження. При дослідженні історії становлення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні були використанні загальні методи, а саме системний аналіз та конкретизація. При оцінці показників діяльності страхової компанії на страховому ринку використовувалися методи фінансового аналізу. Оцінка ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні проводилися методами статистики.

Наукова новизна. Теоретичні та практичні результати дослідження, які мають наукову цінність, полягають у наступному:

уточнено:

- систематизовано історичне становлення страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, що дозволяє розкрити його економічну сутність та виявити законодавче протиріччя;

одержали подальший розвиток:

- обґрунтування запровадження на обов'язковій основі систему прямого врегулювання збитків, що дозволяє покращити якість страхування, а також сприятиме подоланню шахрайства.

Практичне значення одержаних результатів дослідження полягає в тому, що обґрунтовані підходи до запровадження безготівкової оплати з фізичними особами може бути використане в страховій діяльності ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» (що підтверджено довідкою про впровадження результатів випускної кваліфікаційної роботи виданою ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» в м. Одеса).

Апробація результатів випускної кваліфікаційної роботи. Основні положення випускної кваліфікаційної роботи доповідалися на: IV Міжнародній науково-практичній інтернет-конференції «Фінансово-кредитний механізм розвитку економіки та соціальної сфери» (ЦНТУ, 09.12.2021р.) та були опубліковані у двох друкованих працях.

Структура та обсяг випускної кваліфікаційної роботи. Випускну кваліфікаційну роботу викладено на 80 сторінках комп'ютерного тексту, складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Робота включає 10 таблиць, 11 рисунків, список використаних джерел налічує 54 найменувань.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

1.1. Історія становлення страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні

«Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів - один із найпоширеніших і найпопулярніших видів страхування відповідальності в усьому світі. Такий вид страхування виник ще в кінці двадцятих років XIX століття у Данії (1927 р.). Воно забезпечує виплату потерпілому грошового відшкодування в розмірі суми, яка була б стягнута з власника транспортного засобу за цивільним позовом на користь третьої особи за шкоду життю та здоров'ю, а також за пошкодження або загибель належного їй майна, які виникли внаслідок аварії або іншої дорожньо-транспортної пригоди з вини страхувальника» [4, с. 210].

«Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є обов'язковим на території всіх країн Європи. Відсутність у власника транспортного засобу страхового поліса такої відповідальності вважається серйозним правопорушенням, яке карається штрафом або навіть тюремним ув'язненням» [4, с. 211].

Перші спроби створити обов'язкове страхування цивільної відповідальності власника транспортного засобу в нашій країні робилися ще в січні 1994 року шляхом прийняття Указу президента в якому було «запроваджено обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів на випадок заподіяння шкоди життю і здоров'ю громадян, їх майну та майну юридичних осіб» [31]. В червні 1994 року приймається Постанова Кабінету Міністрів України якою затверджується «Положення про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності

власників транспортних засобів» [26]. Проте в січні 1995 року Кабінет Міністрів України приймає постанову [34], якою припиняє дії прийнятих постанов, що регулюють обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів.

Таким чином повторне фактичне становлення страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів як обов'язкового виду страхування відбулося разом із прийняттям Закону України «Про страхування» [36] в березні 1996 року. А саме з 1996 року в Україні згідно із пунктом 24 статті 6 Закону України «Про страхування» [35] страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів стає повторно обов'язковим видом. В вересні 1996 року була прийнята Постанова Кабінету Міністрів України «Про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» [32] яка регулювала механізм проведення страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в країні.

Проте з різних причин на практиці вище перераховані нормативно-правові документи не виконувалися в Україні. У зв'язку з цим за ініціативою Ліги страхових організацій України і підтримки Державної комісії з регулювання фінансових послуг України Верховною Радою України 1 липня 2004 року був прийнятий Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [28], який набрав чинності 1 січня 2005 року, а окремі пункти статті 21 та 41 закону - 1 квітня 2005 року. Таким чином з 2005 року до тепер Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» регулює механізм проведення обов'язкового виду страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в країні.

Прийняття Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» стало переломним моментом в історії становлення цього виду страхування

відповідальності в Україні, починаючи від якого наша держава отримала можливість впровадження світового досвіду [48, с. 115].

Історичне становлення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів систематизоване у вигляді таблиці 1.1.

Таблиця 1.1

**Нормативне регулювання страхування цивільної відповідальності
власників транспортних засобів**

Період, дата	Нормативний документ	Ліміт відповідальності	Страховий тариф	Франшиза
1994	Указ президента України «Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» від 15.01.1994р. № 7/94 [31]	Запровадив обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів на випадок заподіяння шкоди життю і здоров'ю громадян, їх майну та майну юридичних осіб		
	Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» від 7 червня 1994 р. № 372 [26]	1000 мінімальних заробітних плат на день подання заяви про її виплату. У разі <i>встановлення потерпілому інвалідності</i> : І групи – 100; II групи - 75; III групи – 50 відсотків страхової суми. У разі <i>тимчасової втрати працездатності</i> за кожен добу - 0,2 відсотка, але не більше 50 відсотків страхової суми.	Розмір страхового платежу встановлювався у відсотках до мінімальної заробітної плати і залежав від типу транспортного засобу (див. табл. А.1 дод.А)	Умовна франшиза: 5 мінімальних заробітних плат
січень 1995р.	Постанова Кабінету Міністрів України «Про призупинення дії постанов Кабінету Міністрів України з питань обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» від 13 січня 1995 р. № 21 [34].			
1996 – 2004 рр.	Положення про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів № 1175 від 28 вересня 1996 р. [32]	З 1997 р. за <i>шкоду, заподіяну життю та здоров'ю третіх осіб</i> в розмірі 2000 грн. <i>Встановлення третій особі інвалідності</i> I групи - 100, II групи - 80, III групи - 60 відсотків страхової суми; <i>тимчасової втрати третьою особою працездатності</i> за кожен добу - в розмірі 0,2 відсотка, але не більше ніж 50 відсотків страхової суми.	Страховий платіж залежить від типу транспортного засобу (див. табл. А.2 дод.А)	до 2-х % страхової суми.

Продовження табл. 1.1

Період, дата	Нормативний документ	Ліміт відповідальності	Страховий тариф	Франшиза
		з 1 квітня 2000 р. <i>життю та здоров'ю третіх осіб</i> - 500 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (8500 грн.); <i>майну третіх осіб</i> - 1500 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (25500 грн.).		
2005 р. - до тепер	Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» № 1961-IV від 01.07.2004р. [29]	За шкоду, заподіяну майну потерпілому 25500 грн. (не більше 127,5 тис. грн.). За шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілого 51000 грн. З 04.11.2012р. За шкоду, заподіяну майну потерпілому 50 тис. грн. (не більше 250 тис. грн.). За шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілого 100 тис. грн. [30; 28]	Розмір страхового платежу залежить від базового тарифу та коригуючих коефіцієнтів (див. табл. А.3 дод. А)	безумовна 2 % від ліміту відповідальності страховика
	Розпорядження Держкомфінпослуг №3099 від 16.12.2004 р. [27]		Базовий страховий платіж 291,49 грн.	
	Розпорядження Держкомфінпослуг №566 від 09.07.2010р. [23]	З 2016 р. За шкоду, заподіяну майну потерпілому 100 тис. грн. (не більше 500 тис. грн.). За шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілого 200 тис. грн. З 21 вересня 2019 р. За шкоду, заподіяну майну потерпілому 130000 грн. (не більше 650 тис. грн.). За шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілого 260000 грн. [22; 23]	Базовий страховий платіж 180 грн.	

Джерело: складено автором.

На сьогодні пунктом 9 статті 7 Закону України «Про страхування» встановлено обов'язковий вид страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів [36].

Данні наведенні в таблиці 1.1. свідчать про існуюче протиріччя в законодавстві яке регулює механізм здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні, а саме стаття 9 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» встановлює «розмір страхової суми за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих, становить 100 тисяч гривень на одного потерпілого» [28]. В той же час Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг (раніше Державна комісія з регулювання ринків фінансових послуг) своїми розпорядженнями збільшує розмір страхової суми за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих спочатку в 2016 році до 200 тис. грн. потім у 2019 році збільшує до 260 тис. грн. на одного потерпілого (табл. 1.1).

Аналогічна ситуація спостерігається для розміру страхової суми за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за шкоду, заподіяну майну потерпілих. Відповідно до статті 9 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» встановлює «розмір страхової суми за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за шкоду, заподіяну майну потерпілих, становить 50 тисяч гривень на одного потерпілого. При цьому у разі якщо загальний розмір шкоди за одним страховим випадком перевищує п'ятикратну страхову суму, відшкодування кожному потерпілому пропорційно зменшується» [28]. В той же час Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг (раніше Державна комісія з регулювання ринків фінансових послуг) своїми розпорядженнями збільшує розмір страхової суми за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних

транспортних засобів за шкоду, заподіяну майну потерпілих спочатку в 2016 році до 100 тис. грн. потім у 2019 році збільшує до 130 тис. грн. на одного потерпілого (табл. 1.1).

При цьому пункт 2.1. статті 2 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» говорить про те, що «відносини у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів регулюються Конституцією України, Цивільним кодексом України, Законом України «Про страхування», Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» та іншими законами України і нормативно-правовими актами, прийнятими відповідно до них. Якщо норми Закону «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» передбачають інше, ніж положення інших актів цивільного законодавства України, то застосовуються норми Закону «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [28].

Таким чином, виявлене протиріччя порушує принцип законності, що потребує корегуванню змін в вітчизняному законодавстві, яке регулює обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

На сьогодні на українські страхові компанії відповідно до статті 10 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» укладають два види договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, а саме:

- 1) внутрішній договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (внутрішній договір страхування);
- 2) договір міжнародного обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (договір міжнародного страхування).

Розглянемо більш детально кожен із них в наступних підпунктах

першого розділу випускної кваліфікаційної роботи.

1.2. Характеристика страхування за внутрішнім договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності

Відповідно до чинного законодавства «внутрішній договір страхування - договір (електронний договір) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, який діє виключно на території України» [25].

Внутрішній договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів укладається на основі заяви страхувальника, в якій зазначається тип, марка й державний номерний знак та місце реєстрації транспортного засобу, строк страхування і розмір страхової суми та франшизи. «Для укладення внутрішнього електронного договору страхування власник транспортного засобу через інформаційно-телекомунікаційні системи виражає намір укласти договір страхування та вносить відомості, необхідні для укладення такого договору, що є заявою на страхування» [25].

При укладанні внутрішнього договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів після сплати страхового платежу на руки страхувальнику видається «страховий поліс у паперовій формі або шляхом надсилання візуальної форми страхового поліса з відображенням даних електронними засобами у формі, придатній для сприйняття його змісту людиною та відтворення на папері. Страховий поліс – єдина форма внутрішнього договору страхування, яка посвідчує укладення такого договору і затверджується Уповноваженим органом за поданням Моторного (транспортного) страхового бюро України» [25]. Також страхувальник одержує від страховика бланк повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду встановленого Моторним (транспортним) страховим бюро

України зразка, перелік представників страховика (у паперовому чи електронному виді), уповноважених виконувати функцію такого страховика щодо опрацювання претензій.

«Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності здійснюється з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну потерпілих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди та захисту майнових інтересів страхувальників» [28].

«Суб'єктами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності є страхувальники та інші особи, відповідальність яких застрахована, страховики, Моторне (транспортне) страхове бюро України, потерпілі» [28]. Суб'єкти страхових відносин та механізм реалізації обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів подано схематично на рис. 1.1 [4]. Розглянемо детальніше їх.

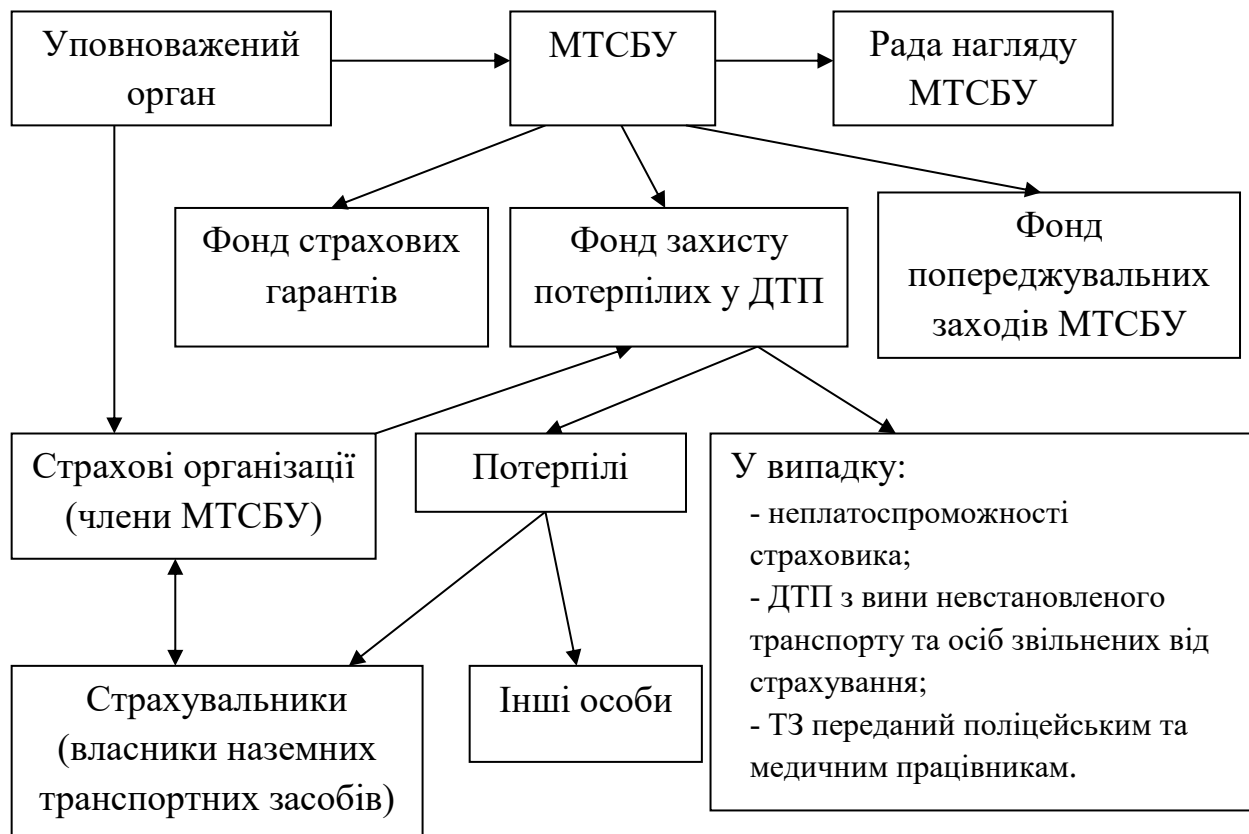
«Страхувальники - юридичні особи та дієздатні громадяни, що уклали із страховиками договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю, майну третіх осіб під час експлуатації наземного транспортного засобу» [28].

«Особи, відповідальність яких застрахована, - страхувальник та інші особи, які правомірно володіють забезпеченим транспортним засобом» [28].

«Страховики - страхові організації, що мають право на здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів відповідно до вимог, встановлених Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» та Законом України «Про страхування» [28]. Страховики які отримали відповідну ліцензію на проведення цього виду страхування утворюють Моторне (транспортне) страхове бюро України.

«Моторне (транспортне) страхове бюро України є єдиним об'єднанням страховиків, які здійснюють обов'язкове страхування цивільно-правової

відповідальності власників наземних транспортних засобів за шкоду, заподіяну третім особам. Участь страховиків у Моторному (транспортному) страховому бюро України є умовою здійснення діяльності щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [28].



Примітка: МТСБУ - Моторне (транспортне) страхове бюро України; ДТП - дорожньо-транспортна пригода; ТЗ – транспортний засіб.

Рис. 1.1. Суб'єкти обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів

Джерело: [4].

Тобто Моторне (транспортне) страхове бюро України - це юридична особа, яка створена згідно з чинним законодавством і діє на основі свого Статуту, утримується за рахунок коштів страховиків-членів. Страховики можуть входити до складу бюро як асоційовані або як повні його члени. Кожна страхова компанія, яка входить до складу Моторного (транспортного) страхового бюро

України, на підтвердження членства в Моторно (транспортному) страховому бюро України отримує відповідне свідоцтво. Моторне (транспортне) страхове бюро України виступає фінансовим гарантом при здійсненні такого виду страхування. Воно відповідає за збитки за тими страховими полісами, за якими не визначено страховика, у випадках, коли водій, що скоїв дорожньо-транспортну пригоду, зник з місця пригоди, також відшкодовує збитки від дорожньо-транспортної пригоди, винуватцями якої є особи звільненні від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності на території України згідно законодавства (відповідно до статті 13 Закону України до них відносяться «учасники бойових дій, постраждалі учасники Революції Гідності та особи з інвалідністю внаслідок війни, що визначені законом, особи з інвалідністю I групи, які особисто керують належними їм транспортними засобами, а також особи, що керують транспортним засобом, належним особі з інвалідністю I групи, у її присутності» [28]), також відшкодовує збитки «у разі надання страхувальником або особою, відповідальність якої застрахована, свого транспортного засобу поліцейським та медичним працівникам закладів охорони здоров'я згідно з чинним законодавством» [28], та коли страховик визнаний банкрутом або ліквідований.

«Потерпілі - юридичні та фізичні особи, життю, здоров'ю та/або майну яких заподіяна шкода внаслідок дорожньо-транспортної пригоди з використанням транспортного засобу» [28].

«При укладанні внутрішнього договору страхування щодо транспортного засобу, який підлягає обов'язковому технічному контролю відповідно до Закону України «Про дорожній рух», страховик зобов'язаний:

- укладати договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів за умови проходження зазначеними транспортними засобами обов'язкового технічного контролю, якщо вони згідно з протоколом перевірки технічного стану визнані технічно справними, на строк, що не перевищує строку чергового проходження транспортним засобом обов'язкового технічного контролю відповідно до вимог

Закону України «Про дорожній рух»;

- інформацію про укладення внутрішнього договору страхування щодо транспортного засобу, що підлягає обов'язковому технічному контролю, надати до єдиної централізованої бази даних щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності» [25].

«При укладанні внутрішнього електронного договору страхування страховик зобов'язаний:

- дотримуватися вимог законодавства, що регулює організаційно-правові засади діяльності у сфері електронної комерції;

- на вимогу страхувальника надати візуальну форму страхового поліса, що підтверджує укладення внутрішнього електронного договору страхування, відтворену на папері та засвідчену підписом уповноваженої особи страховика» [25].

Контроль за наявністю страхового поліса з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів у власника (водія) транспортного засобу під час його експлуатації здійснюється відповідними підрозділами Національної поліції згідно з чинним законодавством. Особи, що експлуатують транспортний засіб без страхового поліса, несуть відповідальність згідно з чинним законодавством.

Термін на який укладається договір страхування з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів від 15 днів до 1 року.

Страхові виплати за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності обмежуються страховими сумами (лімітами відповідальності), які діяли на дату укладення договору та зазначені в полісі страхування.

Розміри страхових сум регулярно переглядаються національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг відповідно до рівня інфляції та індексу споживчих цін.

Останній раз розмір страхових виплат переглядався згідно з

Розпорядженням Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг № 538 від 09.04.2019 року страхові суми за внутрішніми договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів встановлюються у розмірі:

- за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю - 260 тис. грн. на одного потерпілого;
- за шкоду, заподіяну майну потерпілих – 130 тис. грн. на одного потерпілого [22].

Розміри страхових платежів встановлюються страховиками самостійно шляхом добутку базового платежу та відповідних коригуючих коефіцієнтів, які затверджені Кабінетом Міністрів України і наведені у Законі України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [28] та у Розпорядженні Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг № 538 від 09.04.2019 року [22].

На сьогодні розмір базового платежу з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів становить 180 грн. [25].

Страхувальник має право вибору страховика для укладення договору обов'язкового страхування цивільної відповідальності серед 42 членів Моторного (транспортного) страхового бюро України (див. табл. Б.1 дод. Б). При цьому страховик не може відмовити будь-якому страхувальнику в укладенні договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності.

«Для отримання страхового відшкодування потерпілий чи інша особа, яка має право на отримання відшкодування, протягом 30 днів з дня подання повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду подає страховику заяву про страхове відшкодування. У цій заяві має міститися:

- найменування страховика, якому подається заява;
- прізвище, ім'я, по батькові (найменування) заявника, його місце

проживання (фактичне та місце реєстрації) або місцезнаходження;

- зміст майнової вимоги заявника щодо відшкодування заподіяної шкоди та відомості (за наявності), що її підтверджують;

- інформація про вже здійснені взаєморозрахунки осіб, відповідальність яких застрахована, або інших осіб, відповідальних за заподіяну шкоду, та потерпілих;

- підпис заявника та дата подання заяви.

До заяви додаються:

- паспорт громадянина, а в разі його відсутності інший документ, яким відповідно до законодавства України може посвідчуватися особа заявника, якщо заявником є фізична особа;

- документ, що посвідчує право заявника на отримання страхового відшкодування (довіреність, договір оренди, свідоцтво про право на спадщину), у разі якщо заявник не є потерпілим або його законним представником;

- довідка про присвоєння одержувачу коштів ідентифікаційного номера платника податку (за умови його присвоєння), якщо заявником є фізична особа;

- документ, що підтверджує право власності на пошкоджене майно на день скоєння дорожньо-транспортної пригоди, - у разі вимоги заявника про відшкодування шкоди, заподіяної майну;

- свідоцтво про смерть потерпілого - у разі вимоги заявника про відшкодування шкоди, пов'язаної із смертю потерпілого;

- документи, що підтверджують витрати на поховання потерпілого, - у разі вимоги заявника про відшкодування витрат на поховання потерпілого;

- документи, що підтверджують перебування на утриманні потерпілого, його доходи за попередній (до настання дорожньо-транспортної пригоди) календарний рік, розміри пенсій, надані утриманцям внаслідок втрати годувальника, - у разі вимоги заявника про відшкодування шкоди у зв'язку із смертю годувальника;

- відомості про банківські реквізити заявника (за наявності)» [28].

В Законі України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової

відповідальності власників наземних транспортних засобів» визначені різні види шкоди, які можуть бути завдані на відшкодовані потерпілим.

1. До Шкоди, заподіяної життю та здоров'ю потерпілого внаслідок дорожньо-транспортної пригоди відноситься:

- «шкода, пов'язана з лікуванням потерпілого;
- шкода, пов'язана з тимчасовою втратою працездатності потерпілим;
- шкода, пов'язана із стійкою втратою працездатності потерпілим;
- 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» [28].

Мінімальний розмір страхового відшкодування шкоди, заподіяну життю та здоров'ю потерпілого внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, яка визначається Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» систематизовано та зображено схематично на рис. 1.2.

«У зв'язку з тимчасовою втратою працездатності потерпілим відшкодовуються не отримані доходи за підтвердження відповідним закладом охорони здоров'я час втрати працездатності.

Доходи потерпілого оцінюються в таких розмірах:

- для працюючої особи (особи, яка працює за трудовим договором) - неотримана середня заробітна плата, обчислена відповідно до норм законодавства України про працю;
- для непрацюючої повнолітньої особи - допомога у розмірі, не меншому мінімальної заробітної плати, встановленої чинним законодавством;
- для особи, яка забезпечує себе роботою самостійно, - неотримані доходи, які обчислюються як різниця між доходом за попередній (до дорожньо-транспортної пригоди) календарний рік та доходом, отриманим у тому календарному році, коли особа була тимчасово непрацездатною.

Розмір мінімального відшкодування збитків

Витрати на лікування потерпілого - 1/30 мінімальних заробітних плат (МЗП) за кожен день, але не більше 120 днів :
 $1/30 * 6500(\text{МЗП на } 01.12.2021\text{р.}) = \mathbf{216,67 \text{ грн}}$

Збитки внаслідок тимчасової втрати працездатності – МЗП чи середня ЗП за законом:

6500 грн/міс – для непрацюючої повнолітньої особи

12256,90 грн/міс – для працюючих у Одеській області

Шкода, пов'язана зі стійкою втратою працездатності потерпілим (інвалідність):

I група – 36 МЗП = **234000** грн.

II група – 18 МЗП = **117000** грн.

III група – 12 МЗП = **78000** грн.

для неповнолітнього – 18 МЗП = **117000** грн.

Моральна шкода – 5% від суми відшкодування матеріальних збитків здоров'ю

Смерть – 36МЗП + 12 МЗП моральної шкоди життю + 12 МЗП на витрати з поховання та спорудження надгробного пам'ятника = **390000** грн

Примітка: МЗП - мінімальна заробітна плата; ЗП - заробітна плата; розрахунки на 01.12.2021р.

Рис. 1.2. Схема обчислення мінімального розміру страхового відшкодування шкоди, заподіяної життю та здоров'ю потерпілого внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, при обов'язковому страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні

Страховиком відшкодовується потерпілому - фізичній особі, який зазнав ушкодження здоров'я під час дорожньо-транспортної пригоди, моральна шкода у розмірі п'ять відсотків страхової виплати за шкоду, заподіяну здоров'ю» [28].

Розмір страхового відшкодування шкоди, заподіяну майну потерпілого внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, яка визначається Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» наведено в табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Розмір страхового відшкодування шкоди, заподіяну майну потерпілого внаслідок дорожньо-транспортної пригоди при обов'язковому страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні

Види шкоди	Розмір відшкодування
пошкодження транспортного засобу	витрати, пов'язані з відновлювальним ремонтом транспортного засобу з урахуванням зносу, витрати на евакуацію транспортного засобу до стоянки та плата за послуги стоянки, витрати з евакуацією транспортного засобу з місця дорожньо-транспортної пригоди до місця проживання або до місця здійснення ремонту на території України
фізичне знищення транспортного засобу	різниця між вартістю транспортного засобу до та після дорожньо-транспортної пригоди, витрати на евакуацію транспортного засобу з місця дорожньо-транспортної пригоди
пошкодження чи фізичне знищення доріг, дорожніх споруд, технічних засобів регулювання руху	витрати на підставі аварійного сертифіката, рапорту, звіту, акту чи висновку про оцінку, виконаного аварійним комісаром, оцінювачем або експертом відповідно до законодавства

Джерело: складено автором з використанням [28]

2. До шкоди, заподіяної в результаті дорожньо-транспортної пригоди майну потерпілого відноситься шкода пов'язана з:

- «пошкодженням чи фізичним знищенням транспортного засобу;

- пошкодженням чи фізичним знищенням доріг, дорожніх споруд, технічних засобів регулювання руху;
- пошкодженням чи фізичним знищенням майна потерпілого;
- проведенням робіт, які необхідні для врятування потерпілих у результаті дорожньо-транспортної пригоди;
- пошкодженням транспортного засобу, використаного для доставки потерпілого до відповідного закладу охорони здоров'я, чи забрудненням салону цього транспортного засобу;
- евакуацією транспортних засобів з місця дорожньо-транспортної пригоди» [28].

Таким чином, обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є комбіноване страхування яке поєднує страхування майна та страхування життя й здоров'я потерпілої третьої невідомої особи під час використання транспортного засобу страхувальника.

1.3. Характеристика страхування за міжнародним договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності

Україна приєдналася до міжнародної системи автострахування «Зелена картка» у 1997 році після впровадження обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та заснування в березні 1994 року 17 вітчизняними страховими компаніями [15] Моторного (транспортного) страхового бюро України. Наразі Моторне (транспортне) страхове бюро України виступає гарантом відшкодування шкоди постраждалим у разі настанні дорожньо-транспортної пригоди з вини українських водіїв на території країн-членів Міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка».

Сьогодні членами Міжнародної системи автомобільного страхування

«Зелена картка» є 41 країни (рис. 1.3), а саме: Австрія, Азербайджан, Албанія, Андорра, Бельгія, Болгарія, Хорватія, Боснія і Герцеговина, Велика Британія, Греція, Данія, Естонія, Ізраїль, Іран, Ірландія, Ісландія, Іспанія, Італія, Кіпр, Латвія, Люксембург, Македонія, Мальта, Марокко, Молдова, Нідерланди, Німеччина, Норвегія, Польща, Португалія, Росія, Румунія, Словаччина, Словенія, Туніс, Туреччина, Угорщина, Україна, Фінляндія, Франція, Чехія, Швейцарія, Швеція [7]. В той же час за даними Моторного (транспортного) страхового бюро України сьогодні 85 країн приймають участь у Міжнародній системі автомобільного страхування «Зелена картка» (рис. 1.3) [17].

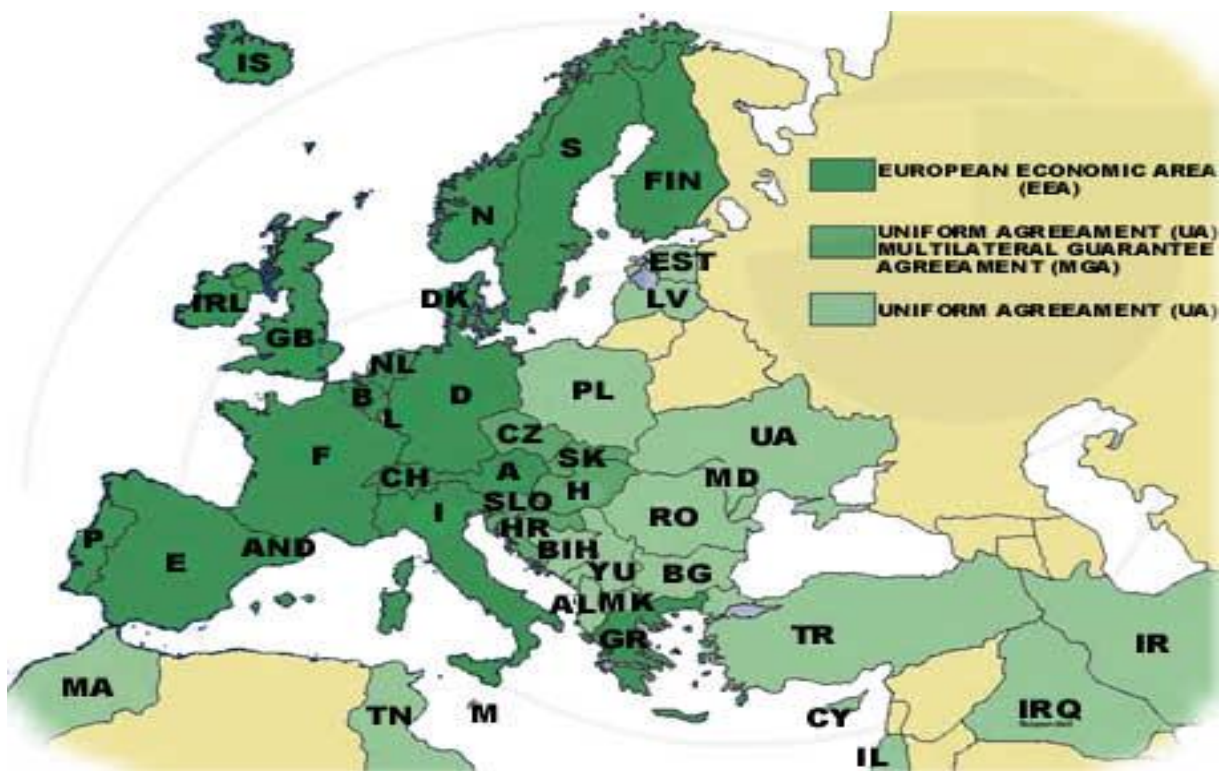


Рис. 1.3. Територія дії міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка»

Джерело: [15; 17].

Після свого створення у 1949 році [15] та за більш ніж 70 років функціонування Міжнародна система автомобільного страхування «Зелена картка» довела свою ефективність та важливість у вирішенні багатьох питань захисту порушених майнових прав потерпілих незалежно від країни настання

дорожньо-транспортної пригоди та особливостей її національного законодавства. Звичайно, за цей час відбулися суттєві зміни у законодавчій базі більшості країн-учасниць, здійснювалася уніфікація норм та стандартів економічних процесів, спрямованих, зокрема, і на удосконалення та посилення захисту потерпілих при настанні дорожньо-транспортної пригоди за кордоном.

Враховуючи різний геополітичний, політичний та економічний статус країн – учасниць міжнародної системи автострахування «Зелена картка», а саме: належність більшості країн до Європейської економічної зони та участь у системі країн, які не зобов'язані дотримуватися вимог директив ЄС, на сьогодні фактично існують дві множини країн, водії-відвідувачі яких мають неоднакові ступені та умови страхового захисту.

З метою встановлення рівних умов для захисту прав потерпілих незалежно від країни дорожньо-транспортної пригоди та Робочою групою з захисту відвідувачів, створеною при Раді Бюро Міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка», розроблено та схвалено на Генеральній Асамблеї (травень 2012 року, Бухарест) Договір про захист відвідувачів.

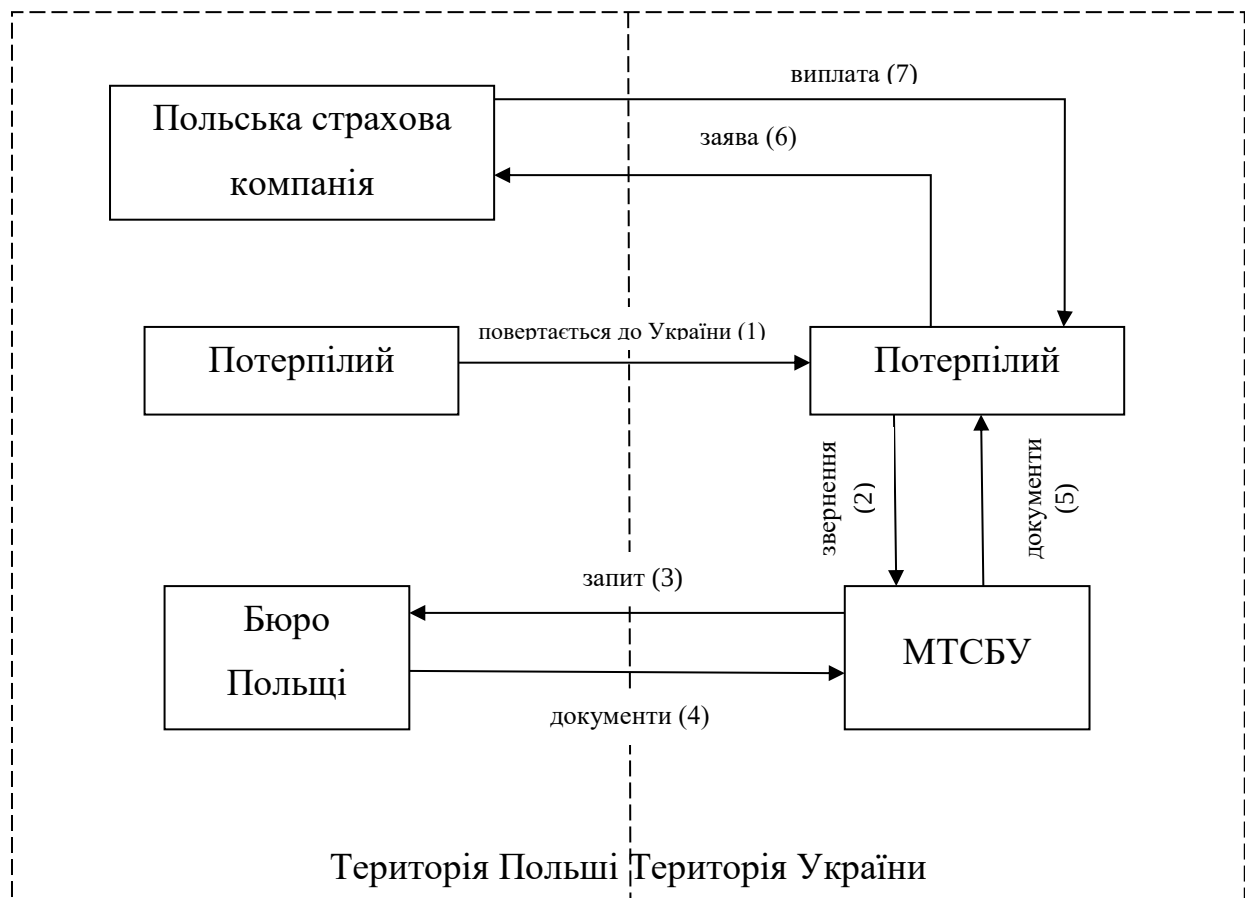
Головним завданням Договору про захист відвідувачів є процедури врегулювання страхових випадків, в яких потерпілою стороною є іноземний водій (відвідувач), а дорожньо-транспортна пригода трапилася на території країни, іншої ніж та, яка є місцем постійного проживання такого водія.

Передбачається, що Договір про захист відвідувачів укладається на добровільній двосторонній основі між бюро країн міжнародної системи автострахування «Зелена картка» та передбачає два формати співробітництва: основний (Basic Agreement) та факультативний (Optional Agreement).

Процес взаємодії між між Моторним (транспортним) страховим бюро України та Бюро Польщі, у разі укладання факультативного Договору відобразимо схематично (рис.1.4).

Варто зауважити, що, окрім захисту прав потерпілих українських громадян під час дорожньо-транспортної пригоди за кордоном, окреслений механізм на рис. 1.4 також сприяє реалізації права вимоги українських страховиків за

договори страхування транспортних засобів щодо іноземних страховиків відповідальності.



Примітка: МТСБУ - Моторне (транспортне) страхове бюро України.

1. Український транспортний засіб потрапляє в дорожньо-транспортну пригоду на території Польщі (потерпілим є громадянин України).
2. Український потерпілий повертається в Україну та звертається до Моторного (транспортного) страхового бюро України.
3. Моторне (транспортне) страхове бюро України звертається до Бюро Польщі із запитом необхідних інформації та матеріалів.
4. Моторне (транспортне) страхове бюро України надає потерпілому необхідну інформацію та матеріали для подальшого звернення до іноземного страховика відповідальності.

Рис.1.4. Процес взаємодії між Моторним (транспортним) страховим бюро України та Бюро Польщі

Одним із актуальних і важливих питань функціонування сучасної Міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка» є ліміти відповідальності, які діють на території країн-учасниць цієї системи та в межах яких страховики – члени національних бюро відшкодовують збитки потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах.

У 2005 році була прийнята V Директива Європейського Парламенту та Ради Європейського Союзу. Одним із її основних нововведень було запровадження мінімальних сум страхового покриття на території країн Європейської економічної зони.

Відповідно до згаданої Директиви кожна країна – член Європейської економічної зони протягом 5 років з дня опублікування цього документа зобов'язувалася встановити ліміти сум страхового покриття:

- за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих, не менше ніж 1000000 євро на одного потерпілого та не менше ніж 5 000 000 євро за одним страховим випадком незалежно від кількості потерпілих;
- за шкоду, заподіяну майну, не менше ніж 1 000 000 євро за одним страховим випадком, незалежно від кількості потерпілих.

Нагадаємо, що до прийняття в 2005 році V Директиви Європарламенту та Ради ЄС мінімальні суми страхового покриття на території країн Європейської економічної зони становили:

- за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих, не менше ніж 350000 євро на одного потерпілого;
- за шкоду, заподіяну майну потерпілих, не менше ніж 100 000 євро за одним страховим випадком незалежно від кількості потерпілих.

При цьому кожна з країн встановлює, виходячи із своїх суспільних інтересів, розміри лімітів відповідальності (табл. 1.3). У країнах, які не входять до Європейської економічної зони, ліміти відповідальності значно нижчі (табл. 1.4).

Необхідно відзначити, що суттєве підвищення лімітів відповідальності у деяких країнах привело до різкого збільшення виплат страхового відшкодування

за збитками, завданими життю і здоров'ю потерпілих.

Зокрема, у таких країнах, як Польща та Румунія, зросла кількість звернень потерпілих, їх представників чи адвокатів до судових органів з метою визначення належного розміру страхового відшкодування за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю.

Таблиця 1.3

Мінімальні суми страхового покриття у країнах Європейської економічної зони за договорами міжнародного обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, євро

Код бюро	За шкоду, заподіяну життю, на страховий випадок	За шкоду майну	Код бюро	За шкоду, заподіяну на страховий випадок	За шкоду майну
A	6 300000	1 400000	I	5000000	1 000000
B	необмежено	120067655,54	IRL	необмежено	1 000000
BG	5112919	1022584	IS	24950000	3150000
CY	36350000	1 220000	L	необмежено	необмежено
CZ	1353128	13531281	LT	5000000	1 000000
D	7500000	1 22000	LV	5000000	1 000000
DK	16210930	3215391	M	5000000	1000000
E	70 000000	15 000 000	N	необмежено	1 235000
EST	5600000	1 200000	NL	6070000	1 220000
F	необмежено	1 200000	P	6070000	1220 000
FIN	необмежено	5 000 000	PL	5000000	1 000000
FL	6070000	1 220000	RO	6070000	1 220000
GB	необмежено	1 1094470	S		28958927
GR	1220000	1 220000	SK	5000000	1 000000
H	4946975	1545930	SLO	5240	1 050000

Джерело: складено автором за даними [11].

У більшості випадків судові інстанції задовольняють вимоги потерпілих та зобов'язують страховиків здійснити відшкодування у повному обсязі.

Таким чином, враховуючи значну кількість дорожньо-транспортних пригод на території країн-учасниць Міжнародної системи автомобільного

страхування «Зелена картка» за участю українських страхувальників, необхідним на сьогодні є регулярний моніторинг адекватності українських страхових тарифів за договорами міжнародного страхування «Зелена картка», які покривають територію країн міжнародної системи, а також забезпечення надійного перестрахового покриття ризиків за договорами міжнародного обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів.

Таблиця 1.4

Ліміти відповідальності у деяких країнах, які не входять до Європейської економічної зони за договорами міжнародного обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, євро

Код бюро	За шкоду життю та здоров'ю		За шкоду майну		Країна
	на потерпілого	на один страховий	на потерпілог	на один страховий	
BY	10 000	10 000	10 000	10 000	Білорусь
MD	51168	255838	51168	51168	Молдова
RUS	6645	необмежено	5316	необмежено	Росія
TR	47625	238123	4762	9525	Туреччина
UA	8497	необмежено	4249	23 760	Україна

Джерело: складено автором за даними [11].

Таким чином, приєднання українського страхового ринку до Міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка» забезпечило для українських водіїв (власників транспортного засобу) на отримання страхового відшкодування за наслідками дорожньо-транспортної пригоди на території країн відвідування та сприяло наближенню стандартів національного страхового ринку до сучасних європейських умов та можливостей.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

2.1. Характеристика діяльності Приватного акціонерного товариства «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ»

Приватне акціонерне товариство «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» (скорочено ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» або «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ») - це страхова компанія, що надає широкий перелік страхових послуг як юридичним особам, так і фізичним особам. Компанія має ліцензії на здійснення 12 видів страхування, як обов'язкових так і добровільних. У числі основних: страхування майна юридичних і фізичних осіб, транспорту, вантажів, добровільне та інші види.

Завдання «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» полягає в тому щоб оперативно реагувати на потреби страхувальників (клієнтів) як можна в короткі терміни. Перевагою можна назвати те, що фахівці «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» розробляють договори з індивідуальними умовами, орієнтованими на побажання кожного конкретного клієнта. Страхова компанія постійно працює над збільшенням кількості і якості страхових послуг, прагне зробити їх більш вигідними та привабливими для клієнтів. Це дозволяє клієнтам мінімізувати свої ризики і економити власні кошти, впевнено плануючи своє майбутнє.

Місія ОДЕСЬКОЇ РЕГІОНАЛЬНОЇ СТРАХОВОЇ КОМПАНІЇ - допомагати страхувальникам у складних життєвих ситуаціях, компенсуючи їх непередбачені страхові витрати та страхові збитки.

Основні принципи роботи ПрАТ «ОДЕСЬКОЇ РЕГІОНАЛЬНОЇ СТРАХОВОЇ КОМПАНІЇ» полягають в професіоналізмі, доброзичливості, відповідальності, надійності, чесності, прозорості, постійному прагненні до

розвитку.

Стратегічна мета діяльності ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» - це створення страхової структури високого рівня, побудованої на принципах професіоналізму персоналу, фінансової надійності страховика, якісного та своєчасного виконання зобов'язань перед всіма своїми клієнтами та партнерами.

Принципи роботи ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» полягають у тому щоб:

- швидко укласти та пролонгувати договори страхування та перестрахування;
- використовувати сучасні інноваційні технології та канали комунікацій в страховій діяльності;
- супроводжувати страхувальника на протязі всього терміну дії договору страхування;
- забезпечити прозорість процедури обчислення та виплати страхового відшкодування [21].

Приватне акціонерне товариство «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» функціонує на українському страховому ринку з грудня 2000 року [3].

На сьогоднішній день ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» має ліцензії на здійснення 12 видів страхування, статутний фонд компанії складає 20,02 млн. грн. [1].

ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» не є асоційованим членом Моторного (Транспортного) Страхового Бюро України. Тому вона здійснює діяльність щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на підставі Угоди про надання агентських послуг № АГ62 / 2 (26) від 26 вересня 2011 року, укладеної з ПАТ «Страхова компанія» Країна» [21].

Акціонерами «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ», станом на 01.08.2020 року є сім суб'єктів, зокрема, найбільшою кількістю акцій

володіють три іноземні компанії, а також не значна частка місцевих одеських акціонерів [16].

ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» акредитована і працює з провідними банками України, в тому числі з «МАРФІН БАНК».

ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» продовжує активно розвиватись та розширювати свою діяльність на страховому ринку України.

Гарантійний фонд ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» станом на 31.12.2020 року дорівнює 62 878 тис. грн. [6] і складається з:

- Статутного капіталу – 20 020 тис. грн.;
- Резервного капіталу – 265 тис. грн. (р.1410 балансу);
- Нерозподіленого прибутку – 42 593 тис. грн. (р.1420 балансу) [21].

Розмір гарантійного фонду ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» станом на 31.12.2020 року в еквіваленті європейської валюти складає 1,810 млн. євро. (курс НБУ євро станом на 31.12.2020 року дорівнює 34,7396 грн.) [21; 10].

В фінансових звітах ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» написано, що розмір заявленого та сплаченого статутного капіталу, форма та спосіб його сплати, а також розмір гарантійного фонду страховика станом на 31.12.2020 року, відповідають вимогам чинного законодавства та встановленим нормативним вимогам [6]. Хоча, на нашу думку, не виконується стаття 30 Закону України «Про страхування», яка передбачає «мінімальний розмір статутного фонду страховика, який займається видами страхування іншими, ніж страхування життя, встановлюється у сумі, еквівалентній 1 млн євро за валютним обмінним курсом валюти України» [36]. Топ то розмір статутного капіталу ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» який становить 20020 тис. грн., а в еквіваленті в євро це лише 576187,5 тис. євро (курс НБУ євро станом на 31.12.2020 року дорівнює

34,7396 грн.). Тому ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» потребує негайного збільшення обсягу статутного капіталу до відповідності законодавства.

В 2020 році страхова компанія «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» прийняла та реалізувала маркетингову стратегію, направлену на фізичних осіб і запропонувала нову унікальну для України програму страхування КАСКО 50/50, яка припускає економію в 50% від вартості не самого дешевого виду страхування. Купуючи програму страхування КАСКО 50/50, клієнт сплачує половину вартості договору. А якщо відбувається дорожньо-транспортна пригода, то для отримання страхового відшкодування необхідно оплатити протягом 15 робочих днів остаточну половину (50%) вартості КАСКО. В такому випадку КАСКО функціонує до кінця страхового року, тобто дії договору страхування. Якщо ж не оплатити другу половину вартості КАСКО, в такому випадку, страхова компанія сплачує 50% від суми страхового відшкодування та після чого цей договір КАСКО анулюється. Також було спрощено процедуру врегулювання страхових випадків за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Розглянемо та проаналізуємо основні показники, які характеризують діяльність ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» (табл. 2.1).

Данні наведені в табл. В.1 дод. В свідчать проте, що розмір статутного фонду ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» не змінювався на протязі 2016-2020 років та його розмір, як вже зазначалося, потребує збільшення. Адже наведені розрахунки в табл. 2.1 свідчать про те закладений статутний фонд на протязі періоду з 2000-2020 рр. не збільшувався, а також те що з 2015 року його розмір не відповідає мінімальному.

На протязі 2016-2020 років відбулося поступове збільшення розміру власного капіталу ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» лише на 2 млн. грн. з 60 384 тис. грн. у 2016 році до 62878 тис. грн. в 2020 році (на 2494 тис. грн.).

Таблиця 2.1

**Розмір статутного капіталу ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА
СТРАХОВА КОМПАНІЯ»**

Рік	Курс Євро	Розмір статутного фонду			Відповідає розміру статутного фонду мінімальному
		мінімального*	ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ»		
			грн.	євро	
2000	5,04	100 тис. євро	20020000,00	3972222,22	відповідає
2010	11,57	1 млн. євро	20020000,00	1730337,08	
2015	26,22	1 млн. євро	20020000,00	763539,28	не відповідає
2016	28,42	1 млн. євро	20020000,00	704433,50	
2017	33,49	1 млн. євро	20020000,00	597790,39	
2018	27,68	1 млн. євро	20020000,00	723265,90	
2019	25,8	1 млн. євро	20020000,00	775968,99	
2020	34,64	1 млн. євро	20020000,00	577944,57	

*Примітка: * - мінімальний розмір статутного фонду страховики відповідно до статті 30 Закону України «Про страхування».*

Джерело: складено та розраховано автором за даними [10 ; 49-53]

В 2020 році ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» продовжувала нарощувати свої активи. Так, в порівнянні з 2016 роком активи страховика збільшилися на 27 826 тис. грн. та станом у 2020 році склали 94 682 тис. грн. (табл. В.1 дод. В).

За підсумками 2018 року ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» зафіксовано балансовий збиток у сумі 30 тис. грн. Причина цього явища, це збільшення страхових резервів, а їх збільшення безпосередньо вплинуло на фінансовий результат в короткостроковій перспективі, що відповідає принципам, закладеним до національних стандартів та нівелюється протягом більш довгострокових періодів. Також певна частина балансового збитку є наслідком проведеної в компанії інвентаризації активів на предмет їх ліквідності, в межах процедур внутрішнього контролю [6].

За підсумками 2020 року ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» було зароблено 1007 тис. грн. чистого прибутку, що надає

можливість за підсумками діяльності страхової компанії формування додаткових резервних фондів.

В 2016 році в ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» було сформовано резервний капітал у розмірі 265 тис. грн., який не змінювався протягом 2016-2020 рр.

В 2020 році сума сформованих страхових резервів страхової компанії досягла 29744 тис. грн., що є показником зростання стабільності страховика та зміцнення її платоспроможності (рис. 2.1.)

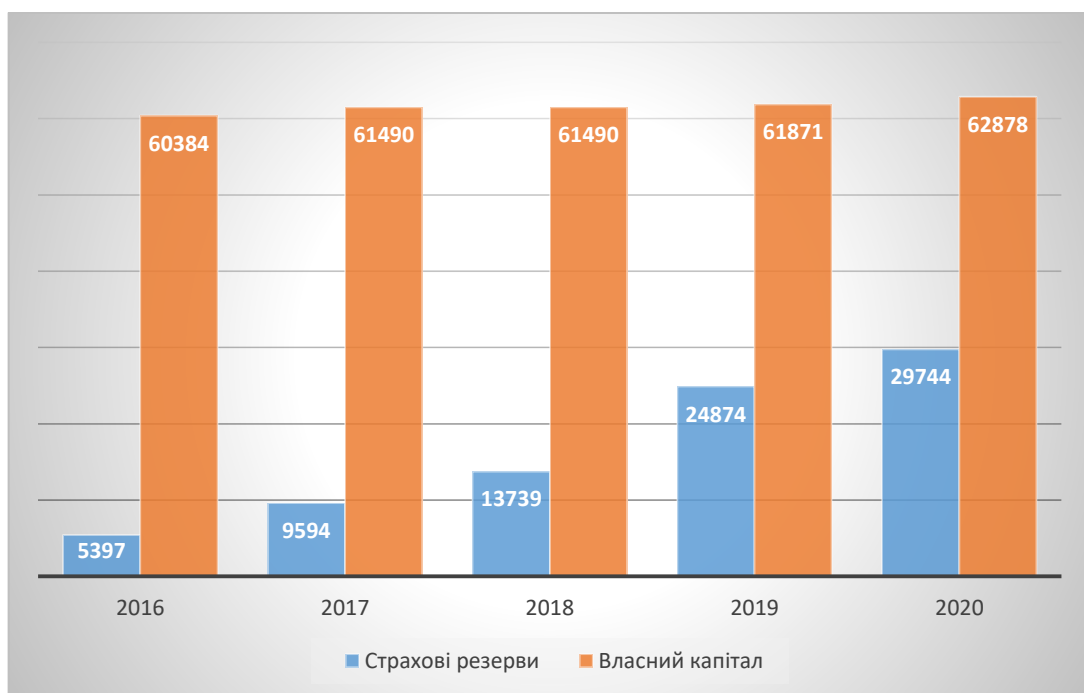


Рис. 2.1. Динаміка росту страхових резервів і власного капіталу ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» (тис. грн.)

Данні наведені на рис. 2.2. свідчать про те, що ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» протягом всіх років крім 2018 року збільшує обсяг зібраних страхових премій.

Разом з тим розмір страхового відшкодування ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» має стрибкоподібну тенденцію.



Рис. 2.2. Динаміка страхових премій та страхових виплат ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» (тис. грн.)

Таким чином, аналіз показників діяльності ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» свідчить про те, що :

- страхова компанія функціонує на українському страховому ринку з грудня 2000 року;
- страхова компанія має ліцензії на здійснення 12 видів страхування;
- страхова компанія не є асоційованим членом Моторного (Транспортного) Страхового Бюро України, тому здійснює діяльність щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на підставі Угоди про надання агентських послуг № АГ62/2(26) від 26 вересня 2011 року, укладеної з ПАТ «Страхова компанія Країна»;
- найбільшою кількістю акцій страхової компанії володіють три іноземні компанії, а також не значна частка місцевих одеських акціонерів;
- розмір гарантійного фонду страхової компанії відповідають вимогам чинного законодавства та встановленим нормативним вимогам, хоча не виконується стаття 30 Закону України «Про страхування», яка передбачає

«мінімальний розмір статутного фонду страховика, який займається видами страхування іншими, ніж страхування життя, встановлюється у сумі, еквівалентній 1 млн євро за валютним обмінним курсом валюти України».

2.2. Оцінка обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішнім договором

Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є одним із найбільш масових видів страхування. Це можна пояснити тим, що це обов'язковий вид страхування. Відповідно до пункту 1 статті 2 «водій механічного транспортного засобу повинен мати при собі чинний страховий поліс про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів або чинний внутрішній електронний договір зазначеного виду обов'язкового страхування у візуальній формі страхового поліса (на електронному або паперовому носії), відомості про який підтверджуються інформацією, що міститься в єдиній централізованій базі даних, оператором якої є Моторне (транспортне) страхове бюро України. Водії, які відповідно до законодавства звільняються від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на території України, повинні мати при собі відповідні підтвердні документи (посвідчення)» [33].

Також необхідно врахувати той факт, що при відсутності страхового полюсу з цього виду страхування у водія наземним транспортним засобом вважається порушенням за який сплачується штраф в розмірі від 425 до 850 грн.

Динаміка основних показників обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів наведена в табл. Д.1 дод. Д.

Данні наведені в табл. Д.1 дод. Д. свідчать про збільшення кількості

внутрішніх договорів з обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні в 2020 році в порівнянні з 2016 роком на 1,28 млн. шт. або на 18 %. При цьому обсяг зібраних страхових премій в 2020 році в порівнянні з 2016 роком збільшився на 2,73 млрд. грн. тобто майже в два рази (на 80 %) з 3,41 млрд. грн. у 2016 році до 6,14 млрд. грн. у 2020 році (рис. 2.3).

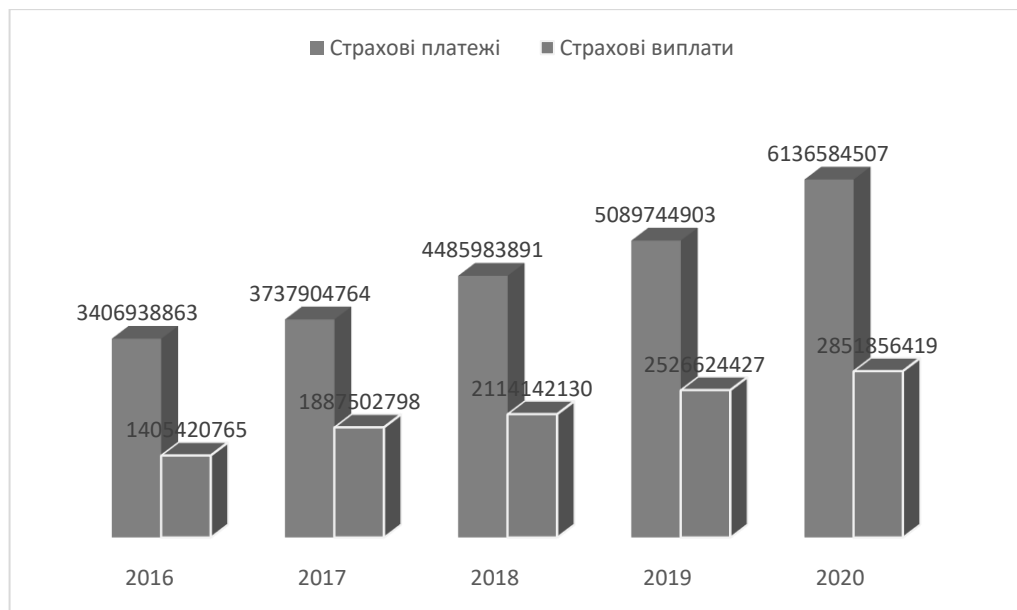


Рис. 2.3. Динаміка страхових премій та страхових виплат з обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішніми договорами в Україні

Такий приріст обсягу страхових премій пояснюється збільшенням вартості страхування, а саме підвищення розмірів коригуючих коефіцієнтів з обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Також спостерігається тенденція збільшення кількості в 2020 році в порівнянні до 2019 року на 1,87 млн. шт. та збільшення частки укладання електронних внутрішніх договорів в загальній кількості внутрішніх договорів страхування відповідальності на 22 % (табл. Д.1 дод. Д.). Це свідчить про

використання ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» сучасними інноваційними каналами просування автоцивілки, також цьому сприяло введення карантину на весні 2020 року через Коронавірус.

Данні наведенні в табл. Д.1 дод. Д. свідчать про те, що збитковість обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішніми договорами в Україні в період з 2016 по 2020 роки становила від 41 відсотка до 50 відсотків. Це свідчить про прибутковість цього виду страхування та про необґрунтовано завищенні тарифи з цього виду страхування, або про велику кількість зловживань з боку страхових компаній стосовно відмови або зниження вартості страхових збитків.

«ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» здійснює обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів згідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [28], який регулює відносини у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів і спрямований на забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та майну потерпілих при експлуатації наземних транспортних засобів на території України.

«ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» укладає договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [28].

Внутрішні договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності укладаються строком на один рік, або на строк менший, ніж один рік, але не менш як на 15 днів.

Для укладення внутрішнього договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів необхідні наступні документи:

- свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу;

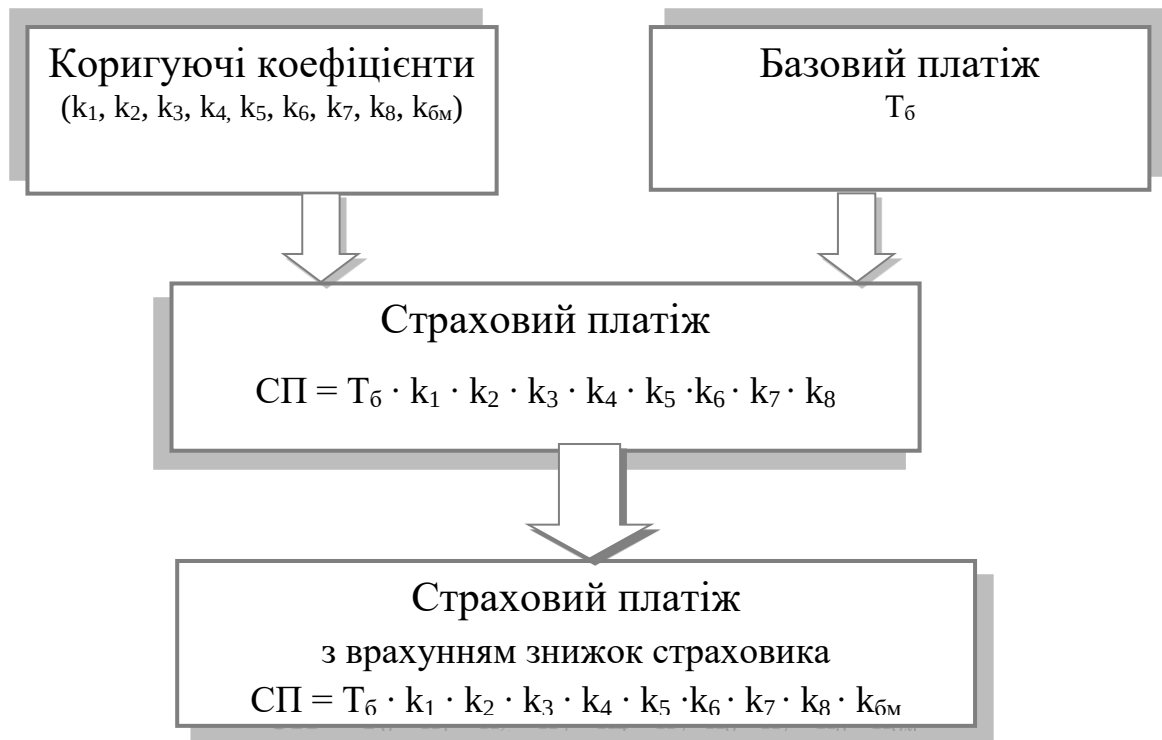
- посвідчення водія відповідної категорії;
- ідентифікаційний код власника автомобіля.

«При укладенні договору страхувальник зобов'язаний повідомити страховика про всі діючі договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, укладені з іншими страховиками, а також, за вимогою страховика, надати інформацію про всі відомі обставини, що мають істотне значення для оцінки страхового ризику» [28].

У разі втрати страхового поліса «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» протягом семи календарних днів безкоштовно видає дублікат цього поліса на підставі заяви страхувальника.

При укладенні договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» безоплатно видає страхувальнику спеціальний знак, що затверджується Уповноваженим органом по регулюванню страхової діяльності в Україні за поданням Моторно транспортного страхового бюро України, та бланк повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду встановленого Моторно транспортним страховим бюро України зразка (Європротокол), а також перелік представників ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ», уповноважених виконувати функцію щодо опрацювання претензій. У разі втрати або використання бланка повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» на підставі письмової заяви страхувальника безоплатно видає йому новий бланк такого повідомлення.

Розмір індивідуального страхового платежу за внутрішніми договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні встановлюється шляхом добутку базового платежу (див. табл. 1.1) та низку відповідних коригуючих коефіцієнтів (рис 2.4).



Примітка: СП – страховий платіж;

T₆ – базовий платіж, 180 грн.;

k₁ – коригуючий коефіцієнт залежно від типу транспортного засобу;

k₂ – коригуючий коефіцієнт залежно від місця реєстрації (проживання) власника транспортного засобу (фізичної особи) або місцезнаходження юридичної особи;

k₃ – коригуючий коефіцієнт залежно від сфери використання транспортного засобу;

k₄ – коригуючий коефіцієнт залежно від власника транспортного засобу;

k₅ – коригуючий коефіцієнт залежно від періоду використання транспортного засобу;

k₆ – коригуючий коефіцієнт залежно від показників збитковості/прибутковості діяльності страховика з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;

k₇ – коригуючий коефіцієнт залежно від строку дії договору страхування;

k₈ – коригуючий коефіцієнт залежно від способу укладання договору страхування;

k_{6m} – коригуючий коефіцієнт залежно від наявності чи відсутності страхових випадків у період дії попередніх договорів страхування (коефіцієнт бонус-малус).

Джерело складено автором.

Рис. 2.4. Схема розрахунку індивідуального страхового платежу за внутрішніми договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні

Значення коригуючих коефіцієнтів (табл. А.4 дод. А) встановлює Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [28] та Розпорядження

уповноваженого органу щодо зміни розмірів коригуючих коефіцієнтів [27; 25].

Базовий платіж та коригуючі коефіцієнти за внутрішніми договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні розраховуються Моторним транспортним страховим бюро України актуарним методом на основі статистичних даних та рівня збитковості даного виду страхування в цілому по галузі за останній розрахунковий період, який становить не менш як один рік. 30 серпня 2010 р. відповідним розпорядженням (табл. 1.1) зменшився базовий тариф за внутрішніми договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні із 291,49 до 180 грн. (рис. 2.7)

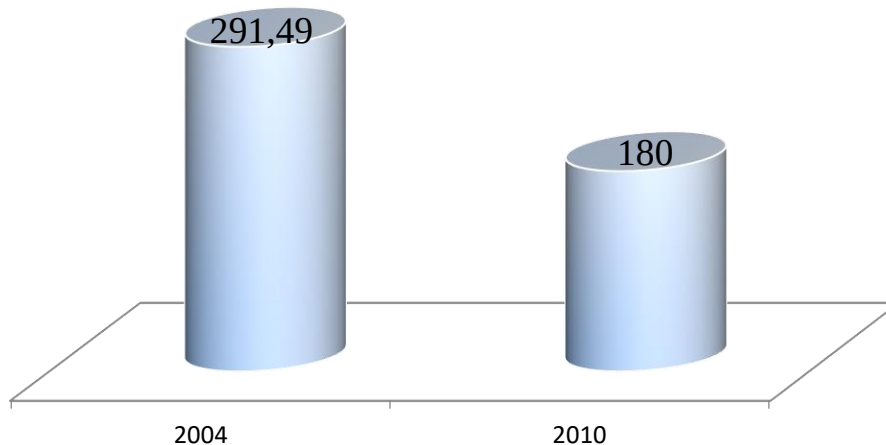


Рис. 2.5. Динаміка зменшення базового страхового платежу за внутрішнім договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні (грн.)

При цьому були змінені розміри коригуючих коефіцієнтів в бік їх збільшення, що призвело до збільшення фактичного розміру страхового платежу за внутрішніми договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні майже в два рази. За даними табл. Д.1 дод. Д. середній страховий платіж за внутрішніми договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності

власників наземних транспортних засобів в Україні збільшився майже на 300 грн., а саме з 483,29 грн. в 2016 році до 736,35 грн. в 2020 році. При цьому середній розмір страхового відшкодування за цей період збільшився лише на 7,5 тис. грн. з 11791,83 грн. в 2016 році до 19384,95 грн. в 2020 році.

Розрахунки наведені в табл. 2.2 свідчать про те, що навіть при зменшенні розміру базового тарифу у 2010 році з 291,49 грн. до 180 грн. відбулося збільшення розміру фактичного індивідуального страхового платежу в два рази, на приведеному прикладі (табл. 2.2) з 224 грн. до 559 грн. така ситуація відбулася через зміну переліку та підвищення розмірів коригуючих коефіцієнтів.

Таблиця 2.2

Розрахований індивідуальний страхових платіж за внутрішнім договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні

Дата	01.01. 2005р.	01.09. 2010р.	01.07. 2014р.	01.01. 2015р.	01.07. 2017р.	01.05. 2018р.	01.11. 2018р.	01.10. 2019р.	01.12. 2019р.	01.01. 2021р.	01.05. 2021р.
Базовий платіж	291,49	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
Страховий платіж	224	559	583	734	882	979	1077	1241	1330	1496	1663

Примітка: розрахунки індивідуального страхового платежу відбувалися на умовах, що власником машини є фізична особа з водійським стажем більше трьох років, автомобіль новий має двигун до 1.6 м³, реєстрація в м. Одеса, франшиза відсутня, звернення до страховика перший раз.

Джерело: розраховано автором за даними [9; 15; 23; 25; 27-30; дод. А].

Розрахунки наведені в табл. 2.2 свідчать про те, що кожного разу корегування розміру коригуючих коефіцієнтів приводили тільки до збільшення вартості страхування відповідальності. Так з 2015 року до 2020 року вартість страхування збільшилося в два рази, що привело до збільшення обсягів зібраних страхових премій зі страхування автоцивілки також в два рази (табл. Д.1. дод. Д) з 3 млрд. грн. до 6 млрд. грн., а також збільшення розмірів страхових виплат в два рази з 1,4 млрд. грн. до 2,8 млрд. грн. При цьому збитковість страхових

премій залишається в межах 50 відсотків.

Для заохочення безаварійної експлуатації транспортних засобів, при укладанні договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності більше ніж на півроку, «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» має право застосовувати коригуючий коефіцієнт залежно від наявності чи відсутності страхових випадків з вини осіб, відповідальність яких застрахована, в період дії попередніх договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (бонус-малус), який розраховується з урахуванням положень пункту 8.1 статті 8 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [28].

При укладанні внутрішнього договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності в перше страхувальнику присвоюється клас 3 [28].

«Розмір безумовної франшизи при відшкодуванні шкоди, заподіяної майну потерпілих, встановлюється при укладанні внутрішнього договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності і не може перевищувати 2 відсотки від страхової суми, в межах якого відшкодовується збиток, заподіяний майну потерпілих» [28]. На сьогодні це становить 2600 грн.

«Франшиза при відшкодуванні шкоди, заподіяної життю та/або здоров'ю потерпілих, не застосовується» [28].

«Учасники бойових дій, постраждалі учасники Революції Гідності та особи з інвалідністю внаслідок війни, що визначені законом, особи з інвалідністю І групи, які особисто керують належними їм транспортними засобами, а також особи, що керують транспортним засобом, належним особі з інвалідністю І групи, у її присутності, звільняються від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності на території України.

Розмір страхового платежу за одним внутрішнім договором страхування зменшується на 50 відсотків, за умови, що страхувальником є громадянин України - учасник війни, особа з інвалідністю II групи, особа, яка постраждала

внаслідок Чорнобильської катастрофи, віднесена до I або II категорії, пенсіонер, а забезпечений транспортний засіб має робочий об'єм двигуна до 2500 сантиметрів кубічних включно та належить цьому громадянину на праві власності. Зазначена пільга надається за умови особистого керування таким транспортним засобом особою, яка належить до визначених у цьому пункті категорій громадян України, без мети надання платних послуг з перевезення пасажирів або вантажу» [28].

«ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» подає інформацію про укладені та достроково припинені внутрішні договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності до централізованої бази даних у порядку, встановленому законодавством.

У разі настання страхового випадку «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» у межах страхових сум, зазначених у страховому полісі, відшкодовує оцінену шкоду, заподіяну внаслідок дорожньо-транспортної пригоди життю, здоров'ю, майну третьої особи.

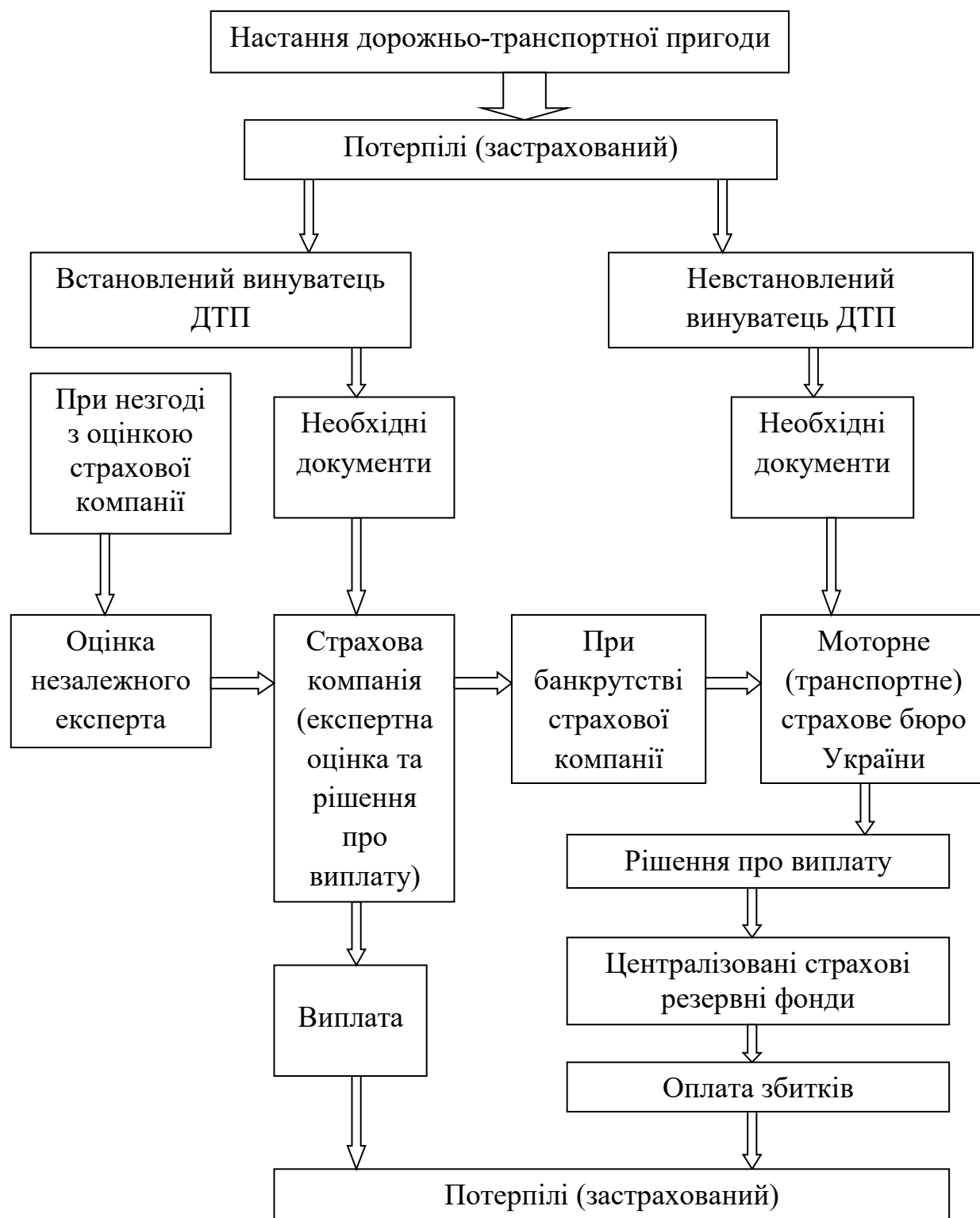
Взаємодію страховика і Моторно транспортного страхового бюро України при настанні страхового випадку схематично зображено на рис. 2.6.

Підставою для початку процедури врегулювання страхового випадку є:

- отримання повідомлення про настання страхового випадку, яке приймається центром інформаційної підтримки клієнтів ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ»;
- отримання письмового повідомлення про настання страхового випадку у встановленій формі.

Повідомити «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» про настання страхового випадку має право заявник, а саме:

- страхувальник;
- особа, на яку розповсюджується дія договору страхування;
- потерпіла особа;
- особа, відповідальність якої застрахована;



Примітка: ДТП – дорожньо-транспортна пригода.

Рис. 2.6. Схема взаємодії страховика і Моторно транспортного страхового бюро України при настанні страхового випадку за внутрішніми договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні.

- вигодонабувач, якщо це передбачено умовами договору страхування;
- уповноважені представники вищезазначених осіб, що діють на підставі довіреності або на інших підставах, передбачених чинним законодавством України.

При отриманні телефонного повідомлення працівник центру інформаційної підтримки клієнтів «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ»:

- з'ясовує у заявника інформацію про обставини події, характер збитків та зафіксує їх в електронному журналі реєстрації повідомлень про події;
- з'ясовує інформацію про інших учасників події, якщо такі є (ПІБ, адресу проживання, номер телефону, наявність та номер полісу страхування автоцивілки та назву страховика, з яким укладено такий поліс);
- надає заявнику консультацію щодо подальших дій та, у разі необхідності, викликає на місце події представників компетентних органів, карету швидкої допомоги, евакуатор;
- приймає рішення про необхідність виїзду на місце події аварійного комісара чи працівника з врегулювання страхових випадків «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ»;
- в обов'язковому порядку повідомляє про необхідність надання компанії оригіналу письмового повідомлення про настання страхового випадку та первинних документів визначені договором страхування та чинним законодавством України (такими документами є: посвідчення водія, свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, поліс страхування автоцивілки, паспорт, довідка про присвоєння ідентифікаційного номеру, у разі необхідності довідка від поліції);
- консультує щодо оформлення європротоколу;
- повідомляє заявнику реєстраційний номер звернення.

Усі телефонні повідомлення автоматично записуються на аудіо носії та зберігаються не менше ніж 6 місяців. Інформація, отримана в процесі телефонного повідомлення, може використовуватися працівниками «ОДЕСЬКА

РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ».

Працівники з врегулювання страхових випадків «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» під час прийому заяви:

- перевіряють правильність та повноту заповнення заяви, перелік наданих до заяви документів, дотримання заявником встановлених умовами договору страхування або чинним законодавством України строків надання письмового повідомлення та з'ясувати обсяг повноважень заявника;

- у разі порушення строків надання заяви з'ясувати наявність документального підтвердження причин, що обумовили пропущення цього строку;

- перевіряють чинність договору страхування на момент настання заявленого страхового випадку (наявність оплати, строк дії, тощо);

- перевіряють наявність інформації про винну особу, якщо така є, зокрема: ПІБ, адресу проживання, номер телефону, наявність та номер полісу страхування автоцивілки та назву страховика, з яким укладено такий поліс;

- визначають орієнтовний розмір заявленого збитку;

- погоджують зі страхувальниками порядок отримання страхового відшкодування;

- надають консультативну допомогу заявнику щодо його подальших дій за заявленим страховим випадком та визначають перелік документів необхідних для подальшого його врегулювання;

- надають потерпілій особі регламентний лист за встановленою формою (копія регламентного листа за підписом заявника про його отримання залучається до матеріалів страхової справи).

Працівник з врегулювання страхових випадків «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» в день отримання письмової заяви, реєструє її належним чином в головному офісі.

Працівник відділу організації документообігу в день отримання заяви реєструє її та в той же день направляє її в відділ виплат.

Відділ виплат ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА

КОМПАНІЯ», після отримання заяви не пізніше двох робочих днів:

- відкриває страхову справу шляхом внесення інформації по заявленому страховому випадку та прогнозованим розмірам заявлених збитків, що узгоджений з відповідним відділом управління врегулювання страхових випадків «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» де кожному заявленому страховому випадку присвоюється номер, який, в подальшому, є номером страхової справи;

- перевіряє правильність та повноту заповнення заяви та у разі наявності зауважень направляють інформацію директору та працівнику з врегулювання страхових випадків (звіт про виявлені зауваження щомісячно надається директору з врегулювання).

У разі, якщо за договором страхування вигодонабувачем є фінансова установа, працівник відділу виплат готує та направляє вигодонабувачу запит щодо визначення отримувача страхового відшкодування за встановленою формою.

У разі наявності договору перестрахування по заявленому страховому випадку, протягом однієї доби направляють копію повідомлення в управління перестрахування.

ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» після отримання заяви, протягом 1 доби визначає орієнтовний розмір збитку та передає копію такого повідомлення у відділ виплат для подальшого внесення інформації в ПАТ «Страхова компанія» Країна» та відкриття страхової справи.

Після отримання повідомлення ПАТ «Страхова компанія «Країна», протягом 2 робочих днів перевіряє інформацію, що міститься в ньому з метою виявлення шахрайських дії з боку учасників страхового випадку та у разі виявлення ознак шахрайських дій повідомляє директора з врегулювання та вживає всіх необхідних заходів для документального підтвердження або спростування шахрайських дій учасників страхового випадку. Про результати розслідування управління внутрішньої безпеки письмово повідомляє директора з врегулювання ПАТ «Страхова компанія «Країна».

ПАТ «Страхова компанія» Країна» залучає експертів, оцінювачів, сюрвейєрів, інших спеціалістів, з метою з'ясування причин та обставин заявленого випадку та визначення розміру завданого збитку.

Рішення про необхідність виїзду на місце настання події компанії-асистанс або врегулювальника регіональної дирекції приймає оператор центру інформаційної підтримки клієнтів, про що, протягом одного календарного дня, повідомляє дирекцію, шляхом направлення повідомлення на адресу електронної пошти.

Виїзд на місце настання страхового випадку аварійного комісара асистуючої компанії або врегулювальника дирекції є обов'язковим у разі:

- не встановлення другого учасника дорожньо-транспортної пригоди, безконтактної дорожньо-транспортної пригоди або дорожньо-транспортної пригоди за участю одного учасника, якщо прогнозований розмір збитку становить більше 50 000,00 грн.;
- пошкодження більше ніж п'яти суміжних складових транспортного засобу, якщо прогнозований розмір збитку становить більше 50 000,00 грн.;
- спричинення збитку внаслідок протиправних дій третіх осіб, якщо прогнозований розмір збитку становить більше 50 000,00 грн.;
- пошкодження, знищення майна в наслідок пожежі;
- знищення об'єкту страхування відповідно до умов договору страхування;
- розпорядження директора з врегулювання.

Огляд пошкодженого транспортного засобу здійснюється врегулювальником. Дата, час та місце проведення огляду узгоджуються із заявником та, за необхідності, з іншими учасниками події та/або третіми особами.

Результати огляду місця настання події, огляду пошкодженого майна фіксуються шляхом цифрової фотозйомки та в актах огляду, що обов'язково підписуються всіма особами, які були присутні під час огляду. Акти огляду складаються за встановленою формою. Після проведення огляду врегулювальник протягом доби обов'язково розміщує на інтернет-платформі

«Фототека»: фотографії, скановані копії акту огляду та первинних документів.

Визначення розміру збитку відбувається в порядку встановленому чиним законодавством України та на підставі рахунків станції технічного обслуговування, калькуляцій вартості відновлюваного ремонту, висновків експертних організацій.

Процедура погодження розміру збитку відбувається передбачає, що в день отримання рахунку від станції технічного обслуговування працівник страховика надсилає скановану копію вищезазначеного документу для погодження та отримання експертного висновку. Працівник відділу, який отримав рахунок та експертний висновок протягом 3 робочих днів з моменту отримання зазначених документів, погоджує його та направляє до врегулювальника. На погодженому рахунку СТО/експертному висновку, проставляється: дата погодження, ПІБ та підпис працівника, який здійснив погодження. У разі наявності зауважень до рахунку СТО/експертного висновку, працівник відповідного відділу самостійно або із залученням врегулювальника, доопрацьовує рахунок СТО/експертний висновок. Строк доопрацювання рахунку СТО/експертного висновку не може перевищувати 7 робочих днів. Оригінал погодженого рахунку СТО/експертного висновку, долучається до матеріалів страхової справи.

Експертні висновки замовляються працівниками «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» з метою з'ясування розміру шкоди за страховими випадками за внутрішніми договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні:

- у разі наявності регресної вимоги до винної особи;
- у разі недосягнення згоди між страхувальником/потерпілою особою та «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» щодо розміру збитку;
- у разі знищення майна;
- у разі знищення, пошкодження майна внаслідок пожежі;
- у разі необхідності визначення вартості ліквідних залишків транспортного засобу;

- в інших випадках за письмовим погодженням з директором з врегулювання.

У разі замовлення експертного висновку працівник з врегулювання страхових випадків направляє заявку у спеціалізовану експертну організацію з якою укладено відповідний договір з переліком питань, що необхідно з'ясувати, виходячи з умов відповідного договору страхування та обставин страхового випадку. Замовлення на проведення експертизи долучається до матеріалів страхової справи.

Працівник з врегулювання страхових випадків «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» за всіма заявленими страховими випадками за внутрішніми договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів де є повідомлення від потерпілої особи зобов'язаний:

- забезпечити збір всіх необхідних документів згідно з чинним законодавством України, порядком врегулювання страхових випадків за внутрішніми договорами страхування відповідальності та порядком європротоколу;

- у разі ненадання потерпілою особою всіх документів, передбачених чинним законодавством України, врегулювальник направляє листи-запити за встановленою формою потерпілій особі із зазначенням документів, що необхідно надати для подальшого розгляду заявленого страхового випадку та прийняття рішення по справі;

- у разі ненадання потерпілою особою документів на лист-запит, сформувані матеріали страхової справи з позначкою на титульному листі «Страхова справа не укомплектована» та не пізніше робочого дня, з дня отримання повідомлення, направити її для подальшого розгляду та прийняття рішення до управління врегулювання страхових випадків.

Працівник з врегулювання страхових випадків за заявленими страховими випадками за внутрішніми договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів

зобов'язаний протягом 35 робочих днів з дня отримання заяви, вживати всіх можливих заходів спрямованих на врегулювання страхових випадків та формувати матеріали страхових справ й направити їх для подальшого розгляду до управління врегулювання страхових випадків.

У разі відсутності зауважень до матеріалів страхової справи працівник управління врегулювання страхових випадків «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» протягом 5 робочих днів, з моменту отримання страхової справи готує страховий акт та лист страхувальнику (потерпілому) щодо прийнятого рішення за встановленою формою. Забезпечує його погодження із уповноваженими особами та затвердження, протягом 3 робочих днів в ПАТ «Страхова компанія» Країна».

Страховий акт протягом 2 робочих днів погоджується:

- начальником відділу, працівник якого склав страховий акт;
- начальником відділу врегулювання страхових випадків з майнового страхування, методології та юридичного супроводження у випадках, встановлених наказом голови правління;
- працівником юридичного управління, у разі можливості реалізації права регресу, незалежно від розміру страхового відшкодування та без наявності права регресу у випадках, встановлених наказом директора;

Страховий акт протягом 1 (одного) робочого дня затверджується ПАТ «Страхова компанія» Країна». Після затвердження страхового акту матеріали страхової справи передаються для виплат ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ».

Працівник відділу виплат, протягом 1 робочого дня з моменту отримання страхової справи з затвердженим страховим актом вносить інформацію необхідну для виплати страхового відшкодування та створює платіжне доручення на виплату страхового відшкодування в системі «Клієнт-банк». На підставі затверджених страхових актів працівник відділу виплат кожної п'ятниці формує платіжний календар виплат страхового відшкодування.

Страхові справи з позначкою «терміново» передаються відділом виплат

для здійснення страхового відшкодування поза платіжним календарем.

Після виплати страхового відшкодування на оригіналах страхових актів працівником бухгалтерського обліку проставляється відмітка про оплату (номер та дата платіжного доручення). В кінці кожного робочого дня оплачені страхові справи передаються у відділ виплат.

Працівник відділу виплат, протягом 1 робочого дня з моменту виплати, вносить дату виплати страхового відшкодування та, в триденний термін, за допомогою SMS-повідомлень інформують страхувальників (потерпілих осіб) про виплату страхового відшкодування. Щоп'ятниці відділ виплат надає інформацію управлінню перестрахування про виплачені страхові відшкодування за договорами страхування, що були перестраховані. Відділ виплат, після виплати або відмови у виплаті страхового відшкодування, страхові справи передає в архів страховика.

У разі наявності підстав для відмови у виплаті страхового відшкодування, відповідальний працівник управління врегулювання страхових випадків протягом 5 робочих днів з моменту отримання страхової справи готує страховий акт та після погодження страхового акту передає до відділу врегулювання страхових випадків для оформлення листа-відмови страхувальнику та/або потерпілій особі з обґрунтуванням причин такої відмови.

Після погодження та затвердження страхового акту, а також підписання листа-відмови директором, відділ врегулювання страхових випадків забезпечує відправлення листа-відмови адресату рекомендованим листом з повідомленням про вручення.

Таким чином, проведений аналіз показників діяльності та процедури страхування за внутрішніми договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні свідчить про те, що цей вид страхування потребує реформування.

2.3. Оцінка обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за міжнародним договором

Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за міжнародними договорами діє в Україні в межах Міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка», яка була створена в 1949 році на підставі Рекомендації робочої групи з автомобільного транспорту Комітету по внутрішньому транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй, в якій урядам країн було запропоновано звернутися до страхових організацій, що проводять страхування ризиків цивільної відповідальності власників транспортних засобів, з пропозицією укласти угоди стосовно створення однакових та дієвих умов страхування цих ризиків.

Міжнародна система автомобільного страхування «Зелена картка» функціонує в тих країнах в яких:

- страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є обов'язковим видом;
- створене та функціонує Національне бюро, членами якого є всі страхові компанії, які проводять обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;
- на державному рівні ратифіковані вимоги міжнародної системи «Зелена картка».

«Кожне Національне бюро забезпечує гарантію:

- своєму уряду про те, що іноземний страховик буде дотримуватися чинного законодавства країни та сплатить компенсацію потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах в межах встановленого законом ліміту;
- Бюро інших країн-членів міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка» щодо виконання зобов'язань страховиком, який застрахував цивільно-правову відповідальність водія, що спричинив дорожньо-

транспортну пригоду на території їх країни» [15].

Страховий сертифікат (поліс) міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка» в усіх країнах-членах має уніфіковану форму. При цьому наявність страхового міжнародного полісу «Зелена картка» є обов'язковою умовою для водіїв (власників машин), які планують виїхати за кордон до країн-членів міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка» на власному автомобілі.

Тобто кожен громадянин нашої країни виїжджаючи на зареєстрованому в Україні транспортному засобі до країн-членів міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка» зобов'язаний мати чинний, протягом всього терміну перебування за кордоном, міжнародний страховий сертифікат «Зелена картка».

В 2020 році Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг своїм Розпорядженням № 841 ввела зразок візуальної форми міжнародного полісу «Зелена картка» та технічний опис візуальної форми бланку міжнародного полісу «Зелена картка», який підтверджує укладання електронного міжнародного договору. Це було пов'язане з тим, що 14 червня 2019 року Генеральною Асамблеєю Ради Бюро «Зелена картка» було прийняте рішення про зміну формату міжнародного страхового сертифікату «Зелена картка». Надавався термін один рік щоб перейти від старої форми полісу зеленого кольору (завдяки якому страховий сертифікат й отримав свою назву) до чорно-білого бланку, це було запровадження для можливості роздрукування електронного сертифікату на звичайних принтерах в домашніх умовах.

Таким чином страховий міжнародний поліс не повинен бути надрукований виключно страховиком. Страхувальник зможе робити це самостійно.

Новий формат бланку міжнародного страхового полісу «Зелена картка» містить наступні вимоги:

- друк страхового полісу «Зелена картка» можливий на білому або зеленому папері (інші кольори забороняються та роблять сертифікат «Зелена

картка» недійсним);

- розмір паперу для друку полісу «Зелена картка» А6, максимальний А4;
- колір шрифту для друку полісу «Зелена картка» чорний;
- чистове роздрукування (у випадку смужок, пропусків тексту чи інших хиб друку поліс необхідно передрукувати);
- виправлення в полісі «Зелена картка» не допускаються
- зворотній бік аркушу страхового полісу «Зелена картка» залишається чистою або містить виключно перелік національних бюро «Зелена картка».

Таким чином, перехід на новий вид бланку міжнародного полісу «Зелена картка» це фактично перший крок до переходу на електроні договори страхування в рамках міжнародної системи «Зелена картка», до повної діджиталізації та трансформації документообігу в електронну форму. Також це дає можливість водію, вже перебуваючи за кордоном, пролонгувати дію свого міжнародного договору «Зелена картка» або укласти договір страхування на новий термін, якщо водій затримався за кордоном довше, ніж планував при цьому термін дії чинного договору страхування закінчився [15].

В Україні в 2021 році укладати договори міжнародного страхування «Зелена картка» мають право 10 компаній, які є повними членами Моторного (транспортного) страхового бюро України (табл. 2.3). Данні наведені в табл. 2.3 свідчать про те, що всі страховики створенні в місті Київ крім одного, який знаходиться в Запорозжі.

ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» не є повним членом Моторного (транспортного) страхового бюро і тому не має право укладати договори міжнародного автострахування «Зелена картка».

В свою чергу ПАТ СК «Країна», яка пов'язана з ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» угодою про надання агентських послуг за внутрішнім договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, хоча не є повним членом Моторного (транспортного) страхового бюро, має можливість продавати міжнародні поліси «Зелена картка» страхової компанії ПАТ СК "Українська

страхова група" (ПАТ "СК "УСГ") на основі угоди про надання агентських послуг за міжнародним договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Таблиця 2.3

**Список повних членів Моторного (транспортного) страхового бюро
України в 2021 році**

№	Страховик	Адреса СК
1	ПАТ "НАСК "ОРАНТА"	02081, м. Київ, вул. Здобувівська, 7-Д
2	ПрАТ "УАСК АСКА"	69005, м. Запоріжжя, вул. Перемоги, 97-А
3	АТ "СК "ІНГО"	01054, м. Київ, вул. Бульварно-Кудрявська, 33
4	ПрАТ "УКРАЇНСЬКА СТРАХОВА КОМПАНІЯ "КНЯЖА ВІЄННА ІНШУРАНС ГРУП"	04050, м. Київ, вул. Глибочицька, 44
5	ПрАТ "УТСК"	04053, м. Київ, вул. Січових Стрільців, 37-41, 5 поверх
6	ПрАТ СК "ПЗУ Україна"	04112, м. Київ, вул. Дегтярівська, 62
7	АТ "СГ "ТАС" (приватне)	03117, м. Київ, пр. Перемоги, 65
8	ПАТ "СК "УСГ"	03038, м. Київ, вул. Івана Федорова, 32-А
9	ПрАТ "СК "ПЕРША"	03150, м. Київ, вул. Фізкультури, 30
10	ТДВ "СК "ГАРДІАН"	01032, м. Київ, вул. Саксаганського, 96

Джерело: [15].

Страхова компанія, яка уклала міжнародний сертифікат «Зелена картка», забезпечує відшкодування шкоди, нанесеної громадянином України третім невідомим особам в результаті дорожньо-транспортної пригоди, що сталася з вини страхувальника, під час дії зазначеного полісу.

Виплата страхового відшкодування здійснюється на умовах, визначених чинним законодавством про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів країни, на території якої відбулася дорожньо-транспортна пригода.

Розрахунки наведені в табл. 2.4 свідчать про те, що кількість укладених міжнародних договорів «Зелена картка» українськими страховиками з 2016 року по 2019 рік збільшувалася. Винятком є 2020 рік впродовж якого кількість укладених договорів зменшилося майже в два рази в порівнянні з 2019 роком, це пояснюється веденням карантину та закриттям кордонів держав Європи у 2020 році з причини коронавірусної інфекції Covid-19.

Таблиця 2.4

Показники здійснення за міжнародним договором обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні

Показники	2016р.	2017р.	2018р.	2019р.	2020р.
Кількість договорів страхування, шт.	716553	702262	755503	1084703	596913
Сума нарахованих страхових премій, грн.	1005088366	1082127353	1288763583	1634715539	1177900477
Кількість вимог, шт.	4861	5060	5154	5953	6058
Частка вимог до кількості договорів, %	0,68	0,72	0,68	0,55	1,01
Сума сплачена за вимогами, EUR	10705122	11773272	11660990	15416057	16504960
Сума сплачена за вимогами, грн.	304239567	394286879	322776203	397734271	571731814
Збитковість страхових премій	0,30	0,36	0,25	0,24	0,49
Середня виплата, грн.	62588	77922	62626	66812	94376

Джерело: розраховано автором за даними [44].

В Україні вартість міжнародного полісу «Зелена картка» встановлює Моторне (транспортне) страхове бюро України. До основних чинників які впливають на розмір страхового платежу належить:

- тип транспортного засобу (легковий автомобіль, вантажний автомобіль, автобус, мікроавтобус, причіп, мотоцикл);

- термін на який укладається договір міжнародного страхування, який може бути від 15 днів до 1 року (терміни страхування визначає страхувальник);
- країна відвідування (див. дод. Е).

Розрахунки наведенні в табл. 2.4 свідчать про те, що збитковість страхових виплат за міжнародним страхуванням «Зелена картка» постійно змінюється з 25 відсотків до 49 відсотків, при цьому вона змінюється стрибкоподібно, як завжди себе веде страховий ризик. Також цікавим моментом є той факт, що частка настання страхового випадку становить в середньому 0,68 відсотка. Розмір сплачених страхових виплат також має стрибкоподібну тенденцію, а саме в 2018 році вона зменшилася, в інші роки вона мала тенденцію до збільшення в порівнянні з попереднім роком.

Розрахунки наведенні в табл. 2.5. свідчать про те, що більшу частину (приблизно 90 відсотків) від кількості договорів страхування відповідальності власників транспортних засобів займають внутрішні договори і лише 7-11 відсотків займають міжнародні договори.

При цьому частка розмірів страхових премій зібраних за внутрішніми договорами страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні становить в 2016-2018 роках 77 відсотків, в 2019 році зменшується до 76 відсотків та в 2020 році знову підвищується аж до 84 відсотків.

Частка розмірів зібраних страхових премій за міжнародними договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в 2016-2018 роках становить 23 відсотків, в 2019 році збільшується до 24 відсотків та в 2020 році зменшується до 16 відсотків. Ситуація яка спостерігається у 2020 році, а саме зменшення частки на 8 відсотків можна пояснити веденням карантину та закриттям кордонів держав Європи у 2020 році з причини коронавірусної інфекції Covid-19.

Розрахунки наведенні в табл. 2.4 свідчать про те, що ситуація з розподіленням страхових виплат протилежна. Тобто частка страхових виплат за внутрішніми договорами обов'язкового страхування цивільно-правової

відповідальності власників наземних транспортних засобів у загальній кількості виплат на українському ринку не перевищує 0,5 відсотків. Частка страхових виплат за міжнародними договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на протязі 2016-2020 років становить 99,5 відсотків в загальному обсязі виплат.

Таблиця 2.5

Показники страхування цивільно-правової відповідальності в Україні

Показники	2016р.	2017р.	2018р.	2019р.	2020р.
Кількість договорів, шт.	7766015	8110519	8475780	9087982	8930737
Кількість внутрішніх договорів, шт.	7049462	7408257	7720277	8003279	8333824
Частка внутрішніх договорів, %	90,77	91,34	91,09	88,06	93,32
Кількість міжнародних договорів, шт.	716553	702262	755503	1084703	596913
Частка міжнародних договорів, %	9,23	8,66	8,91	11,94	6,68
Зібрані страхові платежі, тис. грн.	4412027	4820032	5774747	6724460	7314485
Сума страхових платежів за внутрішніми договорами, тис. грн.	3406939	3737905	4485984	5089745	6136585
Частка страхових премій за внутрішніми договорами, %	77,22	77,55	77,68	75,69	83,90
Сума страхових платежів за міжнародними договорами, тис. грн.	1005088	1082127	1288764	1634716	1177900
Частка страхових премій за міжнародними договорами, %	22,78	22,45	22,32	24,31	16,10
Сума страхових виплат, тис. грн.	342099307	375677979	450712531	511501115	616510307
Страхові виплати за внутрішніми договорами, тис. грн.	1405421	1887503	2114142	2526624	2851856
Страхові виплати за міжнародними договорами, тис. грн.	340693886	373790476	448598389	508974490	613658450
Частка виплат за внутрішніми договорами, %	0,41	0,50	0,47	0,49	0,46
Частка виплат за міжнародними договорами, %	99,59	99,50	99,53	99,51	99,54

Джерело: розраховано автором за даними [43; 44].

Таким чином, прослідковується тенденція, що більшу частину коштів (90 відсотків) які збираються у вигляді страхових премій становлять страхові платежі за внутрішніми договорами, а більша частина (99,5 відсотків) становлять виплати за міжнародними договорами автоцивілки.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

3.1. Переваги використання системи прямого відшкодування збитків

На українському страховому ринку вже достатньо давно введено в практику обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, але досі, на відміну від зарубіжних країн, ще не стало невід'ємною частиною культури експлуатації транспортних засобів. Причина, на наш погляд, полягає не стільки у відмінностях ментальності або в популярному тезисі про невисоку «страхову культуру», скільки у принципі функціонування цього виду страхування, який на зарубіжних ринках є рушійною силою страхової індустрії. Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів не сприймається як фактично працюючий інструмент попереджування від непередбачених фінансових збитків, або як інструмент соціальної охорони учасників дорожнього руху [12, с. 17].

Основними критеріями вибору страховика з боку страхувальника є:

- віддаленість офісу страхової компанії від будинку клієнта;
- легкість укладання договору страхування відповідальності;
- можливість отримання знижки при сплаті страхового платежу.

Останнє, що турбує при виборі страхової компанії - це рівень сервісу та надійність у разі страхового випадку. На першому місці для кожного автовласника знаходиться його автомобіль, тому він не завжди переймається проблемами, які можуть виникнути і заповдіяти шкоду іншим учасникам. Через те, що далеко не кожен укладає повний поліс страхування КАСКО, у випадку дорожньо-транспортних пригод, протиправних дій третіх осіб, пожежі, вибуху, самозаймання, стихійних лих, незаконного заволодіння (угону), автомобіль

власника не захищений і у випадку неприємностей, ремонт авто доведеться оплачувати самостійно або купувати новий автомобіль.

Сьогодні для більшості клієнтів важливим залишається отримання відшкодування шкоди, нанесеної його майну чи здоров'ю, і при цьому страхувальник не оцінює рівень сервісу обраного ним страховика при укладанні внутрішнього договору страхування цивільно-правової відповідальності, бо справу з ним потенційно буде мати інший страховик, обраний особою яка ймовірно може нанести йому шкоду. Таким чином виникає ситуація, коли страхувальник вибирає привабливу платоспроможну українську страхову компанію, укладає з нею внутрішній договір страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортного засобу, сплачує їй страховий платіж. Таким чином забезпечує страхове покриття третій невідомій особі у разі настання дорожньо-транспортної пригоди зі своєї вини. При цьому у разі настання дорожньо-транспортної пригоди з вини іншого водія повинен звертатися у страхову компанію обрану іншою стороною. В цьому випадку страхова компанія винної сторони обслуговує не свого клієнта, а страхувальника іншого страховика. Згідно традиційного процесу врегулювання збитків за обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власника транспортних засобів, потерпілий збирає всі необхідні документи та звертається за відшкодуванням шкоди до страховика винуватця. На нашу, думку така ситуація не справедлива і повністю не відповідає сучасним реаліям. Коли більшість водіїв для зменшення вартості страхового полісу звертаються до неплатоспроможних малих страховиків.

Такий спосіб врегулювання має свої негативні риси: ніколи не знаєш, в якій страховій компанії застрахована відповідальність твого «опонента» на дорозі, що однозначно не стимулює купувати повноцінний страховий захист, саме тому дуже часто наявність полісу автоцивілки обертається на формальність.

Таку ж картину можна було спостерігати й на страхових ринках країн світу, де впроваджувалося обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, це приводило до.

передумов кардинальних змін на страховому ринку:

- низький рівень довіри споживачів до страхових компаній через діяльність окремих страховиків, які дискредитують вітчизняний страховий ринок в цілому;
- бажання страховиків використовувати кожен контакт із споживачем для просування інших, більш прибуткових страхових продуктів;
- необхідність використання якості наданого сервісу як основної конкурентної переваги на противагу ціновій конкуренції;
- для досягнення прибуткової діяльності запровадження спрощених та здешевлених процесів врегулювання масових збитків.

У зв'язку з цим, вже у другій половині XX століття учасниками провідних страхових ринків був запроваджений зовсім інший підхід до врегулювання страхових випадків за внутрішніми договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів шляхом прямого врегулювання збитків.

При використанні прямого врегулювання створюється додатковий комфорт для власників машин, тобто, врегулювання страхових випадків по відношенню до збитків, нанесених власнику внутрішньому полісу відповідальності власника як потерпілому тим страховиком, що уклав з ним договір страхування його відповідальності. Тобто, на відміну від звичного для українського страхового ринку процесу, власник внутрішнього полісу автоцивілки як потерпілий звертається до обраного ним страховика, який уклав з ним цей договір. Страховик же, в свою чергу, отримає компенсацію від страховика винуватця в настанні події в якій той застрахував свою відповідальність. Схематично процес використання прямого врегулювання поданий на рис.3.1.

«Такий підхід до врегулювання збитків з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів наразі функціонує на багатьох розвинутих страхових ринках: зокрема, у Польщі, Бельгії, Франції, Італії, Іспанії, Росії, Білорусії.

Пряме врегулювання на ринку Франції почало функціонувати ще з 1960

року. Процес постійно вдосконалювався протягом 40 років і, починаючи з 2003-го, набув нинішніх відмінних рис, що характеризують розвинутий страховий ринок, на якому страхування стало невід’ємною частиною культури експлуатації автомобіля» [12, с. 19].

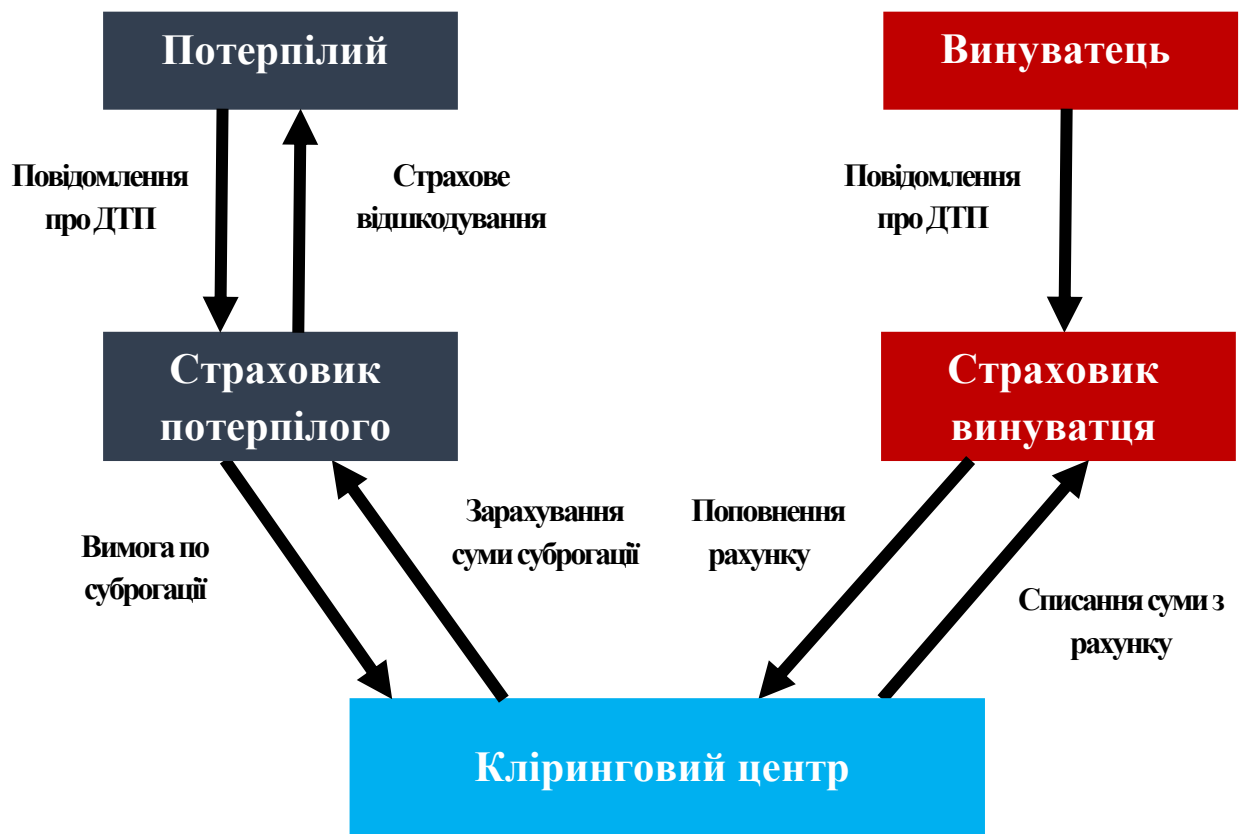


Рис. 3.1. Схема використання процесу прямого врегулювання збитків за внутрішнім договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів

Джерело: [12, С.18]

Оформлення дорожньо-транспортної пригоди при використанні спрощеного порядку (європротоколу) за допомогою системи прямого відшкодування збитків відбувається покрокове:

1) учасники дорожньо-транспортної пригоди спільно оформлюють повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду встановленого зразка («європейський протокол») [9] в двох екземплярах, обидві сторони його

підписують, після чого потерпіла особа (водій) передає його своїй страховій компанії (прямий страховик);

2) прямий страховик аналізує надану йому первинну інформацію про дорожньо-транспортну пригоду та приймає рішення щодо ступеня вини іншого учасника дорожньо-транспортної пригоди. У разі наявності підстав для виплати страхового відшкодування призначає незалежного експерта-оцінювача;

3) незалежний експерт-оцінювач складає звіт за результатами проведеної ним експертизи, також він повинен у разі необхідності повідомити страховика про підозру в страховому шахрайстві;

4) вартість ремонту транспортного засобу страхувальнику покриває прямий страховик, після чого виставляє відповідну вимогу до страховика винної особи через створений кліринговий центр;

5) страховик винуватця дорожньо-транспортної пригоди сплачує прямому страховику обумовлену суму компенсації;

6) кліринговий центр щомісяця для кожного страховика визначає сальдо з отриманих і виставлених вимог і, залежно від сальдо, списує або нараховує на банківський рахунок страховика відповідну грошову суму.

Позитивний досвід щодо запровадження системи прямого відшкодування збитків можна простежити у Франції в 1960 році. Так «після введення системи прямого відшкодування збитків в його сучасній формі у 2003 році на французькому страховому ринку констатували такі досягнення, а саме:

- повна відсутність судових розглядів за випадками матеріальної шкоди внаслідок дорожньо-транспортної пригоди;

- лише 150 випадків із 1,6 мільйонів щорічно врегульованих збитків з відшкодування матеріальної шкоди розглядаються арбітражною комісією при повній відсутності прямих спорів між страховиками;

- повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду (європротокол) стало загальновизнаним документом, а його використання і простота отримання відшкодування – невід'ємною частиною культури страхування та експлуатації автомобілів у Франції;

- поліція бере участь у оформленні дорожньо-транспортної пригоди лише за наявності збитків життю або здоров'ю потерпілої особи;
- страхувальники задоволені якістю страхового сервісу;
- керівні органи Європейської спілки не вважають угоди про пряме врегулювання перепорою для конкуренції на страхових ринках, оскільки переваги для споживача є більш вагомими;
- терміни відшкодування та витрати страховиків значно скоротились» [12, с. 19].

До впровадження прямого врегулювання європейські ринки йшли різними шляхами, тому окремим ринкам характерні відмінні риси, які залежать від історії формування страхового ринку, відмінностей у законодавстві та ментальних особливостей. Що стосується спільних рис систем прямого врегулювання збитків, можна виділити основні, які характерні на страхових ринках європейських держав та наших найближчих сусідів:

- «правова форма взаємовідносин між страховиками:
 - 1) закріплення системи прямого врегулювання на рівні законодавства (Бельгія);
 - 2) закріплення на рівні угоди між учасниками ринку, участю локальних об'єднань страховиків, моторних бюро (Франція);
 - 3) змішана форма (Російська Федерація);
- обов'язковість застосування схеми: всі учасники ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів мають акцептувати участь у прямому врегулюванні збитків при цьому винятків не існує на жодному з ринків, страхувальник має контактувати виключно зі «своїм» страховиком;
- можливість для споживача:
 - 1) обов'язковість звернення виключно до свого страховика;
 - 2) можливість вибору: звертатись до свого страховика (пряме врегулювання) або до страховика відповідальності винуватця (традиційна схема, що згодом еволюційно відмирає);

- спосіб здійснення розрахунків між страховиками:

1) за допомогою спеціально створених клірингових центрів, які функціонують як окремі структури чи в складі локальних об'єднань страховиків або моторних бюро – найбільш поширена форма (Франція, Бельгія, Російська Федерація);

2) напряду між страховиками;

- база для здійснення розрахунків:

1) із застосуванням розрахованої «середньої суми суброгації», що відповідає сумі середнього збитку на ринку, тобто незалежно від фактичної суми сплаченого потерпілому, "своєму" клієнту, відшкодування, страховик отримує компенсацію в розмірі розрахованої середньої суми (всі перелічені розвинуті ринки);

2) по фактичним сумах витрат за кожним файлом (Білорусь)» [12, с. 20].

«Всі ці переваги мають свої недоліки і переваги. Наприклад, російські страховики, що почали впровадження прямого врегулювання з факультативності для споживача щодо звернення до страховика, з яким укладений його внутрішній договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, або до страховика відповідальності винуватця, а також з можливості страховику відмовити у врегулюванні збитку, нанесеного страхувальнику, як потерпілому, наразі дійшли до необхідності введення однозначної, більш жорсткої схеми функціонування ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: для запобігання провадження страховиками селекції та для поглиблення проникнення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів і системи прямого врегулювання збитків. Всі ринки еволюційно прийшли до нинішньої форми функціонування прямого врегулювання, яка передбачає:

- обов'язковість участі всіх страховиків обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;

- можливість для страхувальника звернутися за відшкодуванням виключно

до «свого» страховика, що закріплено законодавчо чи стало звичаєм ділового обороту, який дозволяє уникнути селекції збитків, урівнює страховиків між собою, додатково захищає права споживача;

- здійснення розрахунків централізовано за допомогою клірингових центрів;

- наявність системи гарантування виконання страховиками своїх зобов'язань;

- здійснення розрахунків за визначеними середніми сумами збитків, що дає можливість уникнути спорів щодо розміру збитку за кожним страховим випадком та отримати перевагу тим страховикам, що більш ефективно здійснюють управління витратами» [12, с. 19].

Таким чином, головний принцип системи прямого відшкодування збитків: «де придбав поліс, там отримуєш виплату» допомагає уникнути ситуацій, коли страхувальнику, який постраждав в дорожньо-транспортній пригоді, доводиться звертатися до незнайомого страховика, при цьому його офіс може бути розташований в іншому місті.

В Україні система прямого відшкодування збитків стартувала на добровільних засадах у лютому 2016 року. На даний момент учасниками системи прямого відшкодування збитків є 12 страхових компаній - членів Моторно транспортного страхового бюро України (табл. 3.1), які добровільно підписали угоду про пряме відшкодування збитків в обов'язковому страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішніми договорами.

За показниками 2020 року, частка компаній-учасників системи прямого відшкодування збитків на ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів складає:

- за кількістю договорів страхування – 27,4%,
- за кількістю отриманих вимог на виплату страхового відшкодування – 33,9% [41].

Майже кожен шостий страховий випадок страховиками-учасниками

системи врегульовується за зверненнями потерпілих, з якими у них укладено договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів [41].

Таблиця 3.1

Список учасників угоди про пряме врегулювання збитків

Код страховика	Найменування страховика	Дата початку участі в системі прямого врегулювання
01	ПАТ «СК «Універсальна»	01.12.2016
11	АТ «СК «ІНГО»	01.12.2016
48	ПрАТ СК «ПЗУ Україна»	01.12.2016
74	АТ «ПРОСТО-страхування»	01.12.2016
75	ПАТ «СК «Колоннейд Україна»	01.12.2016
80	ПрАТ «СК «УНІКА»	01.12.2016
84	АТ «СК «АРКС»	01.12.2016
89	ПрАТ "Європейський страховий альянс"	01.02.2017
122	ПАТ «СК «Країна»	01.12.2016
125	ПрАТ «СК «ВУСО»	01.12.2016
129	ПрАТ «СК «БРОКБІЗНЕС»	01.12.2016
146	ПрАТ СК«АРСЕНАЛ СТРАХУВАННЯ»	01.12.2016

Джерело: [42].

Таким чином, необхідно на законодавчому рівні прийняти зміни до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» які повинні запровадити використання систему прямого відшкодування збитків для всіх учасників ринку страхування відповідальності за внутрішнім договором. Запровадження в обов'язковому порядку систему прямого відшкодування збитків при страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішніми договорами має низку переваг для різних його учасників, а саме:

1) для власників транспортних засобів:

- потерпілий має можливість звернутись у разі дорожньо-транспортної

пригоди за виплатою відшкодування до «своїї» страхової компанії для отримання страхового відшкодування;

- страхувальник має можливість вибрати страхову компанію, яка буде не тільки компенсувати збитки, відповідальним за які є страхувальник, але й компенсувати отримані страхувальником збитки в дорожньо-транспортній пригоді, відповідальним за яку є водій іншого транспортного засобу;

- не доведеться «брати участі в лотереї», звертаючись за відшкодуванням до невідомого страховика винної особи;

2) для страхових компаній:

- страховик зацікавлений залучати лояльних клієнтів, надаючи якісні послуги;

- при участі в системі прямого відшкодування збитків страхові компанії мають можливість в разі підвищити ефективність роботи з регресами;

- скоротити середній строк врегулювання вимог (в системі прямого відшкодування збитків, за даними Моторно транспортного страхового бюро України, середній термін врегулювання вимог складає 35 днів, тоді як строк врегулювання збитків поза системою прямого відшкодування збитків середньому по ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів вдвічі більший і становить 70 днів.

Таким чином, переваги, які отримають всі учасники ринку страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, як страховики, так і споживачі, безумовні. До того ж, українські страховики можуть скористатися набутим багатим досвідом інших страхових ринків і не повторювати помилок, допущених в період становлення систем прямого врегулювання збитків в інших країнах.

3.2. Проблеми здійснення страхування відповідальності власників транспортних засобів в Україні та шляхи їх вирішення

Чимало проблемних питань різного масштабу в страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на сьогодні лишаються невирішеними як з боку страхувальників, так і зі сторони страхових компаній, незважаючи на наявність спеціальних регулюючих норм. Така ситуація виникла через багато факторів, основними з яких є:

- світова криза, спричинена пандемією Коронавірус, яка понесла за собою тяжкі наслідки в різних сферах діяльності;
- зменшення платоспроможності населення, внаслідок нестабільного політичного становища країни, що спричиняє соціальні негаразди для населення, що прямо чи опосередковано вплинуло на ринок страхування;
- загальне ставлення страхувальників до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»;
- низька фінансова освіченість та страхова культура клієнтів;
- зловживання з боку страхової компанії;
- протизаконних дій з боку страхувальників (застрахованих).

Зокрема, неуважність страхувальників при читанні полісів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та не ознайомлення з нормами Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» приводить до того, що поліси мають помилки або при визначення розміру індивідуального страхового платежу страхових завищує вартість шляхом не врахування знижок, які передбаченні чинним законодавством.

Неналежне виконання страхувальником договірних зобов'язань допомагає страховим компаніям на цілком законних підставах мінімізувати свої витрати за рахунок зменшення страхових виплат саме за договорами обов'язкового

страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. В більшості випадків для цього вони використовують такі приводи, як: несвоєчасне повідомлення страхувальником про страховий випадок, неподання чи несвоєчасне подання деяких з передбачених страховим полісом документів, необхідних для здійснення страхової виплати тощо.

Також об'єктивною і досить поширеною проблемою, яка перешкоджає розвитку вітчизняного ринку страхування відповідальності власників транспортних засобів, є зловживання як з боку страхової компанії, так і зі сторони страхувальника (застрахованого). Так, протизаконні дії з боку страхової компанії можуть полягати в порушенні умов договорів страхування (прострочення термінів виплати страхового відшкодування, розрахунок неправильної суми страхового відшкодування). Щодо протизаконних дій з боку страхувальників та потерпілої особи, то вони можуть бути досить різноманітні, починаючи від дрібних порушень (невчасна сплата страхового платежу за договором страхування відповідальності, або сплата тільки першого внеску) і закінчуючи справжніми кримінально карними діями (надання недостовірних відомостей при укладанні договору страхування, фальсифікація страхового випадку, тощо) [15].

На страховому ринку України діють багато страхових компаній, які умовно можна розділити на дві групи:

- реальні страховики, які прагнуть працювати добросовісно і об'єктивно реагують на зміни економічної кон'юнктури;
- страховики, які намагаються завоювати великий сегмент ринку страхування відповідальності, проводячи невиправдану тарифну політику.

«Від страхових тарифів в діяльності страхової організації залежать загальне надходження страхової премії (внесків), фінансова стійкість, платоспроможність і конкурентоспроможність страхової організації, рентабельність страхових операцій. Поведінка страхових компаній з “захватницькою” стратегією проявляється в тому, що спочатку вони знижують розміри страхових тарифів порівняно з конкурентами, ставлячи за мету лише

завоювання клієнтів. Так званий свідомий демпінг певних страховиків застосовують при агресивному входженні на ринок страхування відповідальності власників машин, розраховуючи покривати збитки за рахунок додаткового страхового фонду, за рахунок акціонерного капіталу, чи за рахунок інших видів страхування, а також на те, що їх клієнти будуть звертатися до інших страховиків» [13, с. 80].

Особливість ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів полягає ще в тому, що велика кількість страхових полісів продається через посередників, а саме через страхових агентів та страхових брокерів. При цьому страхові агенти це представники однієї конкретної страхової компанії, завданням яких полягає у просуванні страховика на ринку страхування. Тому страховий поліс укладається незважаючи на інтереси страхувальника.

Брокери незалежні від страхових компаній, як правило вони мають змогу аналізувати фінансові показники страховиків та добре оцінюють ринок страхових послуг. Їх головне завдання полягає у з'ясуванні та задоволенні потреби страхувальника. У такому випадку клієнт може бути впевнений, що у разі настання страхового випадку його інтереси буде захищено [13, с. 80].

В нашій країні склалася ситуація коли значна кількість страхових брокерів на практиці представляють себе як страхові агенти при укладанні полісів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Це пов'язано з тим, що страхувальники не звикли здійснювати виплати винагород посередникам і вважають це необумовленою націнкою на вартість страхової послуги, в той час як страховики сплачують посередницькі послуги за розповсюдження своїх страхових полісів. Хоча реальна вартість страхової послуги за допомогою брокера може бути менше (брокер може отримати більш вигідні тарифи, підбирає більш вигідну пропозицію). Тому страховий брокер по документам діє як страховий агент і отримує винагороду від страхової компанії, але реально представляє інтереси клієнта і забезпечує найкращі умови страхування, в першу чергу, для клієнта

[40].

Для сформування у страхувальника відчуття постійності в обслуговуванні по відношенню до страхової компанії необхідно змінювати стандарти обслуговування шляхом запровадження більш якісного та швидкого сервісу спрямованого на потребу страхувальника, що призведе до збільшення обсягів продажу на ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

В сучасних умовах, під час пандемії Коронавірусу, є альтернатива сплати за страховий поліс у вигляді безготівкової сплати страхувальником страхових платежів на розрахунковий рахунок страхової компанії. А при виплаті страхового відшкодування заподіяного потерпілій стороні після ухвалення рішення страхової компанії про виплату, власники транспортних засобів можуть самостійно обирати чи отримувати гроші готівкою чи шляхом перерахування на банківську картку. На нашу думку, необхідно запровадити безготівковий розрахунок з фізичними особами. Також необхідно переглянути сам порядок відшкодування завданої шкоди машині, шляхом сплати тільки виставлених рахунків акредитованими станціями технічного обслуговування.

Таким чином, це оперативна та зручна виплата страхового відшкодування, спрямована на вдосконалення бізнес-процесу виплат страхового відшкодування фізичним особам та відшкодування на ремонт машин по всій Україні, а також на вдосконалення формування бази клієнтів страхової компанії, оптимізує роботу страхових компаній полегшує контроль за цільовим використанням коштів, прозорістю операцій. Отже, це підвищує рівень сервісу та збільшує коло постійних клієнтів.

Основні переваги та застосування безготівкового перерахунку коштів при виплаті відшкодування за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів схематично подано в дод. Ж.

Запровадження нововведення на українському ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних

транспортних засобів щодо безготівкового перерахунку страхового відшкодування фізичним особам та сплату вартості ремонту тільки на рахунки станцій технічного обслуговування сприятиме потужному позитивному підвищенню довіри населення до інституту страхування в цілому.

Саме тому ми пропонуємо продовжити програму залучення клієнтів до безготівкового обігу коштів на ринку страхових послуг.

Для запровадження безготівкового обігу коштів в обов'язковому страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів необхідно запровадити механізм отримання страхового відшкодування потерпілою стороною шляхом прийняття змін у чинному законодавстві.

Також однією з проблем на ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні є проблема щодо відшкодування вартості запасних частин для машин здійснюється з врахуванням зносу. Ця норма є не справедливою, адже більшість запасних частин на транспортний засіб купляються новими, а потім на них нараховується знос від віку постраждалої машини. Хоча фактично вартість ремонту та запасної частини однакова для машин різного віку. Така ситуація призводить до демотивації страхувальників, тому її необхідно негайно виправляти. Для цього необхідно прийняти зміни в законодавстві щодо відшкодування вартості ремонту машини з врахуванням вартості запасних частин.

Таким чином, на сьогодні ринок обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів України, знаходиться на рівні становлення порівняно з європейськими ринками.

З метою розвитку страхування відповідальності власників транспортних засобів пропонуємо здійснити низку заходів, а саме:

- негайне вдосконалення чинного законодавства з метою приведення його до європейських норм (запровадження системи прямого відшкодування збитків за внутрішніми договорами), виключення неузгоджень (розмір страхової суми),

найбільш слабких чи спірних питань (розмір коригуючих коефіцієнтів);

- підвищити вимоги до платоспроможності страхових компаній, які здійснюють обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів з метою виключення з страхового ринку тих страхових організацій, які не мають можливостей надавати якісні страхові послуги, забезпечувати не лише власні інтереси, а й перш за все інтереси своїх страхувальників;

- забезпечити необхідні умови, які можуть в повній мірі захистити страхувальника від усіх видів загроз, які характерні для обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;

- підвищити рівень відповідальності страхових компаній за встановлення справедливого розміру індивідуального страхового платежу;

- підвищити рівень відповідальності страховиків при оцінці страхових подій, оцінці шкоди, яку зазнали страхувальники;

- підвищити рівень вимог до власників транспортних засобів щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за міжнародними договорами «Зелена картка».

Таким чином, запропоновані рекомендації щодо удосконалення здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні сприятимуть підвищенню довіри населення до страховиків та до інституту страхування в цілому.

ВИСНОВКИ

Страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів на сьогодні є найрозповсюдженим та найпрогресивнішим обов'язковим видом страхування в Україні. Його подальший розвиток та запровадження позитивного досвіду іноземних страхових ринків сприятиме покращенню соціальній та економічній захищеності населенню країни та створить додаткові гарантії для бізнесу.

Перша спроба створити обов'язкове страхування цивільної відповідальності власника транспортного засобу в нашій країні була в січні 1994 року прийняттям відповідного Указу Президента. В січні 1995 року Кабінет Міністрів України своєю постановою призупиняє дію цього виду страхування. Друга спроба запровадження обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів відбулася в березні 1996 року разом із прийняттям Закону України «Про страхування». Проте з різних причин на практиці вимоги закону не виконувалися в Україні. Третя спроба введення полягала у прийнятті 1 липня 2004 року Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», який набрав чинності 1 січня 2005 року. Прийняття закону стало переломним моментом в історії становлення цього виду страхування.

В першому розділі роботи обґрунтоване протиріччя в законодавстві, щодо встановлення розміру страхової суми при укладанні внутрішнього договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, порушує принцип законності, що потребує негайного корегування.

Українські страхові компанії укладають два види договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності:

- 1) внутрішній договір відповідальності, це договір, який діє виключно на території України;

2) договір міжнародного обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, який діє на території країни-члена Міжнародної системи автострахування «Зелена картка», вказаної у договорі.

Міжнародної системи автострахування «Зелена картка» була створена у 1949 році, Україна приєдналася до неї у 1997 році. Сьогодні членами цієї системи є 41 країни Європи та 85 країн світу приймають в ній участь. Приєднання вітчизняного страхового ринку до Міжнародної системи «Зелена картка» забезпечило українським водіям отримання відшкодування за наслідками дорожньо-транспортної пригоди на території країн відвідування. В Україні в 2021 році укласти договори міжнародного страхування «Зелена картка» мають право 10 страховиків-повні члени Моторного (транспортного) страхового бюро України.

Робота написана на базі Приватного акціонерного товариство «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ», яке було засноване в 2000 році. Воно має ліцензії на здійснення 12 видів страхування, також з 2011 року здійснює обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів на підставі Угоди про надання агентських послуг укладеної з ПАТ «Страхова компанія «Країна».

В другому розділі роботи проведений аналіз показників діяльності страхової компанії свідчить про те, що розмір гарантійного фонду страховика відповідає вимогам чинного законодавства та встановленим нормативним вимогам, хоча не виконується стаття 30 Закону України «Про страхування», яка передбачає «мінімальний розмір статутного фонду страховика, який займається видами страхування іншими, ніж страхування життя, встановлюється у сумі, еквівалентній 1 млн євро за валютним обмінним курсом валюти України». Це потребує негайного врегулювання шляхом капіталізації страховика.

Поведений в роботі аналіз страхування відповідальності власників транспортних засобів виявив, що:

- приріст обсягу страхових премій пояснюється збільшенням вартості страхування, через підвищення розмірів коригуючих коефіцієнтів з

обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, а не збільшенням кількості укладених договорів страхування;

- збільшення частки укладених електронних внутрішніх договорів в загальній кількості внутрішніх договорів страхування відповідальності свідчить про використання страховиками сучасних інноваційних каналів просування автоцивілки, також цьому сприяло введення карантину на весні 2020 року через Коронавірус;

- збитковість обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішніми договорами в Україні з 2016 по 2020 рік становила від 41 до 50 відсотків, що свідчить про прибутковість через необґрунтовано завищенні тарифи з цього виду страхування, або про велику кількість зловживань з боку страхових компаній через відмови у виплаті або заниження вартості страхових збитків;

- кожного разу корегування розміру коригуючих коефіцієнтів приводили тільки до збільшення вартості страхування відповідальності;

- кількість укладених міжнародних договорів «Зелена картка» українськими страховиками з 2016 року по 2019 рік збільшувалася, винятком є 2020 рік впродовж якого кількість укладених договорів зменшилося майже в два рази в порівнянні з 2019 роком, це пояснюється веденням карантину та закриттям кордонів держав Європи у 2020 році з причини інфекції Covid-19;

- більшу частину (приблизно 90 відсотків) від кількості договорів страхування відповідальності власників транспортних засобів займають внутрішні договори і лише 7-11 відсотків займають міжнародні договори;

- більшу частину коштів (90 відсотків) які збираються у вигляді страхових премій становлять страхові платежі за внутрішніми договорами, а більшу частину виплат (99,5 відсотків) становлять виплати за міжнародними договорами автоцивілки.

Згідно традиційного процесу врегулювання збитків за обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власника транспортних

засобів, потерпілий збирає всі необхідні документи та звертається за відшкодуванням шкоди до страховика винуватця. Така ситуація не справедлива і повністю не відповідає сучасним реаліям. Коли більшість водіїв для зменшення вартості страхового полісу звертаються до неплатоспроможних малих страховиків. Тому учасниками провідних страхових ринків був запроваджений зовсім інший підхід до врегулювання страхових випадків за внутрішніми договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів - прямого врегулювання збитків. При використанні якого створюється додатковий комфорт для власників машин, тобто, врегулювання страхових виплат тим страховиком, що уклав з ним договір страхування відповідальності.

Тому необхідно на законодавчому рівні прийняти зміни до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» про використання системи прямого відшкодування збитків для всіх учасників ринку страхування відповідальності за внутрішніми договорами.

Перешкоджає розвитку вітчизняного ринку страхування відповідальності власників транспортних засобів зловживання як з боку страхової компанії, так і зі сторони страхувальника (застрахованого). Протизаконні дії з боку страховика полягають в порушенні умов договорів страхування (прострочення термінів виплати страхового відшкодування, розрахунок неправильної суми страхового відшкодування). Протизаконні дії з боку страхувальників та потерпілої особи досить різноманітні, починаючи від дрібних порушень (невчасна сплата страхового платежу за договором страхування відповідальності або сплата тільки першого внеску) і закінчуючи справжніми кримінальними діями (надання недостовірних відомостей при укладанні договору страхування, фальсифікація страхового випадку, тощо).

Особливість ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів полягає ще в тому, що велика кількість страхових полюсів продається через посередників, а саме

через страхових агентів та страхових брокерів. При цьому страхові агенти це представники однієї конкретної страхової компанії, завданням яких полягає у просуванні страховика на ринку страхування. Також значна кількість страхових брокерів на практиці представляють себе як страхові агенти при укладанні полісів. Тому страховий поліс укладається незважаючи на інтереси страхувальника.

В сучасних умовах, під час пандемії Коронавірусу можна сплатити за страховий поліс безготівково, а при виплаті страхового відшкодування власники транспортних засобів можуть самостійно обирати чи отримувати гроші готівкою чи шляхом перерахування на банківську картку. Необхідно запровадити безготівковий розрахунок з фізичними особами.

Також необхідно переглянути порядок відшкодування завданої шкоди майну, шляхом сплати тільки за виставленими рахунками акредитованими станціями технічного обслуговування. Це зменшить зловживання.

В Україні відшкодування вартості запасних частин для машин здійснюється з врахуванням зносу. Ця норма є не справедливою, адже більшість запасних частин на транспортний засіб купляються новими, а потім на них нараховується знос який залежить від віку постраждалої машини. Хоча фактично вартість ремонту та запасної частини однакова для машин різного віку. Така ситуація призводить до демотивації страхувальників, тому її необхідно негайно виправляти.

Таким чином, запропоновані рекомендації щодо удосконалення здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні сприятимуть підвищенню довіри населення до страховиків та до інституту страхування в цілому.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Безкоштовний пошук відомостей у Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань. URL: <https://usr.minjust.gov.ua/content/free-search>. (дата звернення: 24.10.2021).
2. Бігдаш В. Д. Страхування: навчальний посібник для студентів вищих навчальних закладів. Київ : МАУП, 2007. 448 с.
3. Відомості з єдиного державного реєстру підприємств та організацій України. URL: <https://orsk.com.ua/wp-content/uploads/2016/06/Sprvk-EDRPOU-2016.pdf>. (дата звернення: 24.10.2021).
4. Вовчак О. Д. Страхова справа: підручн. Київ: 2011. 425 с.
5. Залетов О. М. Автоцивільна відповідальність – захист інтересів потерпілих у ДТП. *Страхова справа*. 2011. № 4 (44). С. 3
6. Звіт ТОВ «АУДИТОРСЬКА ФІРМА». URL: <https://inlnk.ru/ZZEEy>. (дата звернення: 24.10.2021).
7. Зелена карта URL: <http://green-card.com.ua/>. (дата звернення: 24.10.2021).
8. Інтернет-журнал про страхование и перестрахование в Украине и мире URL: <http://forinsurer.com> (дата звернення: 24.10.2021).
9. Інструкція щодо заповнення Повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду. Затверджена Протоколом Президії МТСБУ від 11.08.2011 р. №274/2011. URL: http://www.mtsbu.ua/ua/for_consumers/europrotocol/96561/ (дата звернення: 24.10.2021).
10. Курс іноземних валют. *Сайт*. <https://tables.finance.ua/ru/currency/official/-/1/2001/01/03> (дата звернення: 24.10.2021).
11. Ліміти відповідальності у країнах-членах міжнародної системи «Зелена картка». Сайт Моторного (транспортного) страхового бюро України. URL: http://www.mtsbu.ua/files/BZK/2019/limity_vidpovidalnosti_07_03_2019.pdf (дата звернення: 24.10.2021).
12. Межебицький М., Грабко Р. Пряме врегулювання: зарубіжний досвіт

і перспективи запровадження в Україні. *Финансовые услуги*. 2010. №3-4. С.17-19. URL: http://info.dedal.ua/files/nashi_news/Mezhebitskyi_fin_yslygi_2010.pdf (дата звернення: 24.10.2021).

13. Орхименко Ю.Л. Проблеми українського ринку автострахування. *Проблемы материальной культуры – ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ*. С.79-81. URL: <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/35537/25-Orhimenko.pdf> (дата звернення: 24.10.2021).

14. Офіційний сайт ліги страхових організацій України. URL: <http://uainsur.com/> (дата звернення: 24.10.2021).

15. Офіційний сайт Моторне (Транспортне) Страхове Бюро України URL: <http://www.mtsbu.kiev.ua/ua/> (дата звернення: 24.10.2021).

16. Перелік акціонерів власників істотної участі станом на 01.08.2020 р. URL: <https://inlnk.ru/1POOo> (дата звернення: 24.10.2021).

17. Перелік країн – членів системи. *Сайт МТСБУ*. URL: http://www.mtsbu.ua/ua/green_card/96532/ (дата звернення: 24.10.2021).

18. Показники здійснення міжнародного страхування у 2017 та 2016 роках. *Сайт МТСБУ*. URL: http://www.mtsbu.ua/files/Statistics/2018/02/Pokazniki_ZK_01_12_2016_01_12_2017.pdf (дата звернення: 04.11.2021).

19. Показники здійснення міжнародного страхування у 2019 та 2018 роках. *Сайт МТСБУ*. URL: http://www.mtsbu.ua/files/Statistics/2020/02/Pokazniki_ZK_01_12_2018_01_12_2019.pdf (дата звернення: 04.11.2021).

20. Показники здійснення міжнародного страхування у 2020 та 2019 роках. *Сайт МТСБУ*. URL: http://www.mtsbu.ua/files/Statistics/2021/02/Pokazniki_ZK_01_12_2019_2020.pdf (дата звернення: 04.11.2021).

21. ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ». *Офіційний сайт*. URL: <https://orsk.com.ua/> (дата звернення: 24.10.2021).

22. Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів з питань обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Розпорядження Нацкомфінпослуг від 09.04.2019 №538. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0544-19#Text> (дата звернення:

24.10.2021).

23. Про деякі питання здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Розпорядження Держ. комісії з регулювання ринків фін. послуг України від 09.07.2010 р. № 566. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0689-10#Text> (дата звернення: 24.10.2021).

24. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. №3353-XII Редакція від 24.11.2021р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 24.10.2021).

25. Про затвердження Положення про особливості укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Розпорядження Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 27.10.2011 р. № 673 Редакція від 21.09.2019 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1483-11/para17#n17> (дата звернення: 24.10.2021).

26. Про затвердження Положення про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів: Постанова Кабінету Міністрів України від 7 червня 1994 р. № 372. Втрата чинності від 28.09.1996 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/372-94-%D0%BF/ed19940607#Text> (дата звернення: 24.10.2021).

27. Про затвердження розміру базового страхового платежу за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Розпорядження Державної комісії з регулювання ринків фін. послуг №3099 від 16.12.2004 р. Втрата чинності від 27.08.2010 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1619-04#Text> (дата звернення: 24.10.2021).

28. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 01.07.2004р. №1961-IV. Редакція від 01.07.2021 р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua//laws/1961-15> (дата звернення: 24.10.2021).

29. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 01.07.2004р. №1961-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15/ed20040701#Text> (дата звернення: 24.10.2021).

30. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 01.07.2004р. №1961-IV. Редакція від 04.11.2012 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15/ed20121104#Text> (дата звернення: 24.10.2021).

31. Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів: Указ президента України від 15 січня 1994 року № 7/94. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/7/94#Text> (дата звернення: 24.10.2021).

32. Про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.09.1996 р. № 1175. Втрата чинності від 06.01.2005р. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1175-96-%D0%BF> (дата звернення: 24.11.2021).

33. Про Правила дорожнього руху: Постанова КМУ від 10 жовтня 2001 р. № 1306. Редакція від 01.11.2021 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 24.10.2021).

34. Про призупинення дії постанов Кабінету Міністрів України з питань обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів: Постанова Кабінету Міністрів України від 13 січня 1995 р. № 21. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/21-95-%D0%BF/ed19960928#Text> (дата звернення: 24.10.2021).

35. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 №85-96-ВР. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80/ed19960307#Text>. (дата звернення: 24.11.2021).

36. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 №85-96-ВР. Редакція

від 24.11.2021 р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80>. (дата звернення: 24.11.2021).

37. Рада Бюро Міжнародної системи страхування автоцивільної відповідальності «Зелена Картка»: *Офіційне Інтернет-представництво Ради Бюро*. URL: <http://www.cobx.org/>. (дата звернення: 24.10.2021).

38. Розміри єдиних страхових платежів за договорами міжнародного обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, зареєстрованих в Україні, з дією на території країн - членів міжнародної системи автомобільного страхування "Зелена картка". URL: http://www.mtsbu.ua/files/BZK/2021/R_est_ZK_10.pdf (дата звернення: 24.10.2021).

39. Розміри єдиних страхових платежів за договорами міжнародного обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, зареєстрованих в Україні, з дією на території країн – Азербайджан, Білорусь, Молдова, Росія/ URL: http://www.mtsbu.ua/files/BZK/2021/R_est_ABMR_07.pdf (дата звернення: 24.10.2021).

40. Саусь О. Роль страхового брокера і українські реалії. Інтернет-журнал «Фінансовий консультант». 2014. № 14. URL: <https://brit-mark.com/ua/articles/rol-straxovogo-brokera-i-ukrainskie-realii> (дата звернення: 04.11.2021).

41. Система прямого врегулювання збитків (ПВЗ) в ОСЦПВ виповнилось 4 роки. *Сайт МТСБУ*. URL: <http://www.mtsbu.ua/ua/presscenter/news/161891/> (дата звернення: 04.11.2021).

42. Список СК учасників угоди про пряме врегулювання збитків. *Сайт МТСБУ*. URL: http://www.mtsbu.ua/ua/for_consumers/119428 (дата звернення: 04.11.2021).

43. Статистичні дані за внутрішнім страхуванням. Сайт МТСБУ URL: <http://www.mtsbu.ua/ua/statistics/Statisticaldata> (дата звернення: 04.11.2021).

44. Статистичні дані за міжнародним страхуванням. Сайт МТСБУ URL:

<http://www.mtsbu.ua/ua/statistics/Statisticaldatainternational> (дата звернення: 04.11.2021).

45. Статистичні дані провадження ОСЦПВВНТЗ за внутрішніми договорами в 2017 та 2016 роках. *Сайт МТСБУ*. URL: http://www.mtsbu.ua/files/Statistics/2018/02/Stat_dani_provadgenniya%20OSCPVVNTZ%20v%20sichni%20-%20grudni%202016%20ta%202017.pdf (дата звернення: 04.11.2021).

46. Статистичні дані провадження ОСЦПВВНТЗ за внутрішніми договорами в 2019 та 2018 роках. *Сайт МТСБУ*. URL: http://www.mtsbu.ua/files/Statistics/2020/02/Stat_dani_provadgenniya_OSCPVVNTZ_v_sichni-grudni_2018_ta_2019.pdf (дата звернення: 04.11.2021).

47. Статистичні дані провадження ОСЦПВВНТЗ за внутрішніми договорами в 2020 та 2019 роках. *Сайт МТСБУ*. URL: http://www.mtsbu.ua/files/Statistics/2021/02/Stat_dani_VH_01_12_2019_2020.pdf (дата звернення: 04.11.2021).

48. Філонюк О., Неббаєва С. Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів: державно-управлінський аспект. *Вісник Національної академії державного управління*. С. 114-120.

49. Фінансова звітність за 2017 р. *Сайт ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ»* URL: <https://orsk.com.ua/wp-content/uploads/2018/04/17-18-5-РЕЧНАТ-n.pdf> (дата звернення: 04.11.2021).

50. Фінансова звітність за 2018 р. *Сайт ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ»* URL: <https://orsk.com.ua/wp-content/uploads/2019/04/%D0%A4%D1%96%D0%BD%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BE%D0%B2%D0%B0-%D0%B7%D0%B2%D1%96%D1%82%D0%BD%D1%96%D1%81%D1%82%D1%8C-%D0%B7%D0%B0-2018-%D1%80-%D1%81%D0%B6%D0%B0%D1%82%D1%8B%D0%B9.pdf> (дата звернення: 04.11.2021).

51. Фінансова звітність за 2019 р. *Сайт ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ»* URL: <https://orsk.com.ua/wp-content/uploads/2020/04/19-20-5-РЕЧНАТ-n.pdf>

content/uploads/2020/04/FinZvit2019.pdf (дата звернення: 04.11.2021).

52. Фінансова звітність за 2020 р. *Сайт ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ»* URL: <https://orsk.com.ua/wp-content/uploads/2021/04/%D0%A4%D0%B8%D0%BD%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BE%D0%B2%D0%B0-%D0%B7%D0%B2%D1%96%D1%82%D0%BD%D1%96%D1%81%D1%82%D1%8C-2020.pdf> (дата звернення: 04.11.2021).

53. Фінансова інформація. *Сайт ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ»* URL: https://orsk.com.ua/?page_id=10 (дата звернення: 24.10.2021).

54. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV. Редакція від 28.10.2021 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#top> (дата звернення: 04.11.2021).

ДОДАТКИ

Додаток А

Розміри страхових платежів за внутрішніми договорами обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів

Таблиця А.1

Розміри страхових платежів за договорами обов'язкового страхування

(у мінімальних зарплатах)

Тип транспортних засобів	Термін страхування							
	15 діб	1 мі-сяць	2 мі-сяці	3 мі-сяці	4 мі-сяці	6 мі-сяців	9 мі-сяців	1 рік
Легкові автомобілі та автобуси пасажиромісткістю до 8 чоловік включно								
до 1200 куб.см.	0,4	0,6	1	1,3	1,7	2,4	3,4	3,8
від 1200 до 1800 куб.см.	0,5	0,7	1,2	1,8	2,3	3,3	4,5	5
понад 1800 куб.см.	0,8	0,9	1,9	2,6	3,3	4,8	6,8	7,5
Причепи до легкових автомобілів	0,2	0,3	0,4	0,6	0,7	1	1,4	1,5
Автобуси до 20 чоловік включно	0,8	1	2	3	4	6	8,5	9
понад 20 чоловік	1	1,4	2,4	3,6	4,8	6,5	9	10
Вантажні автомобілі до 2 тонн включно	0,8	1	2	3	4	6	8,5	9
понад 2 тонни	1	1,4	2,4	3,6	4,8	6,5	9	10
Причепи до вантажних автомобілів	0,3	0,5	0,8	1,1	1,4	2	2,7	3
Спеціальні автомобілі	0,5	0,7	1,2	1,8	2,3	3,3	4,5	5
Мотоцикли та моторолери	0,2	0,3	0,4	0,6	0,7	1	1,4	1,5

Джерело: [26]

Таблиця А.2

**Розміри страхових платежів на 1997 рік за внутрішніми договорами
обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників
транспортних засобів на території України**

(гривень)

Транспортні засоби	15 діб	1 міся- ць	2 міся- ці	3 міся- ці	4 міся- ці	6 міся- ців	9 міся- ців	12 міся- ців
Легкові автомобілі пасажиромісткістю до 8 чоловік включно з робочим об'ємом двигуна:								
до 1200 куб. см	0,9	1,3	2,2	2,8	3,6	5,2	7,3	8,1
від 1200 до 1800 куб. см	1,1	1,5	2,6	3,9	5	7	9,6	10,7
понад 1800 куб. см	1,7	1,9	4	5,6	7	10,2	14,5	16
Причепи до легкових автомобілів	0,4	0,7	0,9	1,3	1,5	2,2	3	3,2
Автобуси з числом місць для сидіння:								
до 20 чоловік	1,7	2,1	4,3	6,4	8,5	12,8	18,2	19,2
понад 20 чоловік	2,1	3	5,2	7,7	10,2	13,9	19,2	21,4
Вантажні автомобілі вантажопідйом- ністю:								
до 2 тонн	1,7	2,1	4,3	6,4	8,5	12,8	18,2	19,2
понад 2 тонни	2,1	3	5,2	7,7	10,2	13,9	19,2	21,4
Причепи до вантажних автомобілів	0,7	1,1	1,7	2,3	3	4,3	5,8	6,4
Мотоцикли та моторолери	0,4	0,7	0,9	1,3	1,5	2,2	3	3,2

Джерело: [32]

Таблиця А.3

Розмір коригуючих коефіцієнтів до страхових платежів за внутрішніми договорами обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів на території України

Тип коригуючого коефіцієнта залежно від:	Договір I типу	Договір II типу	Договір III типу
I. типу транспортного засобу			
1. легковий автомобіль			
1) до 1600 кубічних сантиметрів	0,71	1,41	0,71
2) 1600-2000 кубічних сантиметрів	0,94	1,41	0,94
3) 2000-3000 кубічних сантиметрів	1,39	1,41	1,39
4) 3000 кубічних сантиметрів і більше	1,41	1,41	1,41
2. причепа до легкових автомобілів	0,27	0,27	0,27
3. автобуси з кількістю місць для сидіння			
1) до 20 чоловік	3,04	3,58	3,04
2) більше 20 чоловік	3,58	3,58	3,58
4. вантажні автомобілі вантажопідйомністю			
1) до 2 тонн	1,68	1,86	1,68
2) понад 2 тонни	1,86	1,86	1,86
5. причепа до вантажних автомобілів	0,57	0,57	0,57
6. мотоцикли та моторолери			
1) до 300 кубічних сантиметрів	0,27	0,54	0,27
2) 300 кубічних сантиметрів та більше	0,54	0,54	0,54
II. території переважного використання транспортного засобу			
1) місто Київ	1,5-1,8	1,5-1,8	1,5-1,8
2) міста з населенням більше 1 мільйона чоловік	1,2-1,5	1,5-1,8	1,2-1,5
3) міста з населенням 1 мільйон-500 тисяч чоловік	1-1,2	1,5-1,8	1-1,2
4) міста з населенням 500-100 тисяч чоловік	0,8-1	1,5-1,8	0,8-1
5) населені пункти з населенням менше 100 тисяч чоловік	0,5-0,8	1,5-1,8	0,5-0,8
III. сфери використання транспортного засобу			
1) автомобіль, який використовується			

Продовження табл. А.3

юридичною особою	1,1-1,2	1,1-1,2	1,1-1,2
2) автомобіль, який використовується			
фізичною особою	1	1,1-1,2	1
IV. водійського стажу осіб, відповідальність яких застрахована за договором			
1) до 1 року	1,2-1,5	1,2-1,5	1,2-1,5
2) 1-3 роки	1,2-1,5	1-1,1	1-1,1
3) 3-10 років	1,2-1,5	1	1
4) більше 10 років	1,2-1,5	0,9-1	0,9-1
V. кількості зазначених у договорі осіб			
1) одна особа			1
2) дві особи			1-1,1
3) 3-5 осіб			1,2-1,4
VI. наявності або відсутності у страхувальника (протягом попереднього року) доведених у судовому порядку спроб страхового шахрайства або випадків, що були підставою для пред'явлення регресного позову згідно із статтею 38 Закону			
1) наявність	2	2	2
2) відсутність	1	1	1.

Джерело: [29]

Таблиця А.4

Розмір коригуючих коефіцієнтів до страхових платежів за внутрішніми договорами обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів на території України

Тип коригуючого коефіцієнта залежно від	Розмір	Порядок визначення
I. Типу транспортного засобу (K1)		
1. Легковий автомобіль:		Визначається відповідно до відомостей про тип транспортного засобу, зазначений у документі про його реєстрацію. За відсутності такого документа або зазначення у наявному документі іншої класифікації типу транспортного засобу, ніж передбачена законодавством про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, зазначаються типи транспортних засобів, визначені заводом-виробником або уповноваженою установою
1) до 1600 кубічних сантиметрів	1	
2) 1601-2000 кубічних сантиметрів	1,14	
3) 2001-3000 кубічних сантиметрів	1,18	
4) 3001 кубічних сантиметрів і більше	1,82	
5) електромобіль (винятково з силовим електродвигуном, крім гібридних авто)	0,9	
2. Причепи до легкових автомобілів	0,34	
3. Автобуси з кількістю місць для сидіння:		
1) до 20 чоловік (включно)	2,55	
2) більше 20 чоловік	3	
4. Вантажні автомобілі вантажопідйомністю:		
1) до 2 тонн (включно)	2	
2) понад 2 тонни	2,18	
5. Причепи до вантажних автомобілів	0,5	
6. Мотоцикли та моторолери:		
1) до 300 кубічних сантиметрів (включно)	0,34	
2) 301 кубічних сантиметрів та більше	0,68	
II. Місця реєстрації (проживання) власника транспортного засобу (фізичної особи) або місцезнаходження юридичної особи (K2)		
1) Київ	3,2-4,8	Визначається за місцем реєстрації (проживання) власника транспортного засобу (фізичної особи) або місцезнаходженням юридичної особи відповідно до документа про реєстрацію транспортного засобу
2) Дніпро, Львів, Одеса, Харків, Бориспіль, Боярка, Бровари, Буча, Васильків, Вишгород, Вишневе, Ірпінь, Обухів	2,3-3,5	
3) Донецьк, Запоріжжя, Кривий Ріг	1,8-2,8	
4) Алчевськ, Бердянськ, Біла Церква, Вінниця, Горлівка, Євпаторія, Житомир, Івано-Франківськ, Кам'янець-Подільський, Кам'янське, Керч, Кропивницький, Краматорськ, Кременчук, Лисичанськ, Луганськ, Луцьк, Макіївка, Маріуполь, Мелітополь, Миколаїв, Нікополь, Павлоград, Полтава, Рівне, Севастополь, Северодонецьк, Сімферополь, Слов'янськ, Суми, Тернопіль, Ужгород, Херсон, Хмельницький, Черкаси, Чернівці, Чернігів	1,3-2,5	
5) інші населені пункти України	1-1,6	
6) для транспортних засобів, які зареєстровані в інших країнах	5-10	
III. Сфери використання транспортного засобу (K3)		
1) легковий автомобіль (крім таксі), який використовується ФО	1	Визначається залежно від сфери використання транспортного засобу
2) автомобіль (крім таксі), який використовується ЮО	1,1-1,4	
3) вантажні автомобілі, автобуси з кількістю місць для сидіння до 20 (крім таксі), автобуси з кількістю місць понад 20, причепи до вантажних та легкових автомобілів, мотоцикли та моторолери	1	
4) легковий автомобіль або автобус з кількістю місць для сидіння до 20, який використовується ФО для надання послуг із перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування або для надання послуг із перевезення пасажирів та їх багажу на таксі	1,1-1,4	

Продовження табл. А.4

5) легковий автомобіль або автобус з кількістю місць для сидіння до 20, який використовується ЮО для надання послуг із перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування або для надання послуг із перевезення пасажирів та їх багажу на таксі	1,1-1,5	
IV. Власника транспортного засобу (K4)		
1) для фізичних осіб	1,27-1,76	Визначається залежно від категорії власника транспортного засобу відповідно до документа про реєстрацію транспортного засобу (фізична або юридична особа)
2) для юридичних осіб	1,2	
V. Періоду використання транспортного засобу (K5)		
1) дорівнює строку дії договору- 1 рік	1	Визначається страховальником на період використання транспортного засобу (за потреби), але не може становити менше шести календарних місяців
2) 6 місяців	0,7	
3) 7 місяців	0,75	
4) 8 місяців	0,8	
5) 9 місяців	0,85	
6) 10 місяців	0,9	
7) 11 місяців	0,95	
VI. Показників збитковості/прибутковості діяльності страховика з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (K6)		
Показників збитковості/прибутковості діяльності страховика з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів	1-3	Визначається страховиком за результатами аналізу показників збитковості/прибутковості власної діяльності за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів
VII. Строку дії договору страхування (K7)		
1) 15 днів	0,15	Визначається для таких категорій транспортних засобів, що відповідно до законодавства мають право укладати договори на строк менше ніж рік: незареєстрованих ТЗ - на час до їх реєстрації, тимчасово зареєстрованих - на час до їх постійної реєстрації, зареєстрованих на території іноземних держав - на час їх перебування на території України, а також щодо ТЗ, які проходять обов'язковий технічний контроль відповідно до Закону України «Про дорожній рух». Під час укладання договорів страхування строк дії договору може визначатися лише значеннями, для яких встановлений коригуючий коефіцієнт
2) 1 місяць	0,2	
3) 2 місяці	0,3	
4) 3 місяці	0,4	
5) 4 місяці	0,5	
6) 5 місяців	0,6	
7) 6 місяців	0,7	
8) 6 місяців* (використовується винятково для транспортних засобів, які підлягають обов'язковому технічному контролю двічі на рік відповідно до Закону України «Про дорожній рух»)	0,5	
9) 7 місяців	0,75	
10) 8 місяців	0,8	
11) 9 місяців	0,85	
12) 10 місяців	0,9	
13) 11 місяців	0,95	
14) 1 рік	1	
VIII. Способу укладання договору страхування (K8)		
1) на паперовому носії	1	Визначається залежно від способу укладання договору (електронний договір або укладений на паперовому носії)
2) електронний договір	0,9-1	
IX. Наявності чи відсутності страхових випадків у період дії попередніх договорів страхування (коефіцієнт бонус-малус)		
1) клас М	1,8	Визначається як клас на початок страхування
2) клас 0	1,6	
3) клас 1	1,4	
4) клас 2	1,2	
5) клас 3	1,00	

Продовження табл. А.4

6) клас 4	0,99	
7) клас 5	0,98	
8) клас 6	0,97	
9) клас 7	0,96	
10) клас 8	0,95	
11) клас 9	0,94	
12) клас 10	0,93	
13) клас 11	0,92	
14) клас 12	0,91	
15) клас 13	0,9	

Джерело: [22]

Додаток Б

Список страхових компаній-членів Моторного (транспортного) страхового бюро України

Таблиця Б.1

Список членів Моторного (транспортного) страхового бюро України

№	код	Страховик	Адреса СК
1.	1	ПРАТ "СК "Універсальна" www.universalna.com	01133, м. Київ, бульв. Л. Українки, 9
2.	3	ПАТ "НАСК "ОРАНТА" www.oranta.ua	02081, м. Київ, вул. Здобунівська, 7-Д
3.	4	ПрАТ "УАСК АСКА" www.aska.com.ua	69005, м. Запоріжжя, вул. Перемоги, 97-А
4.	8	ПрАТ "СК "ГРАВЕ УКРАЇНА" www.grawe.ua	03150, м. Київ, вул. Велика Васильківська, 65
5.	11	АТ "СК "ІНГО" www.ingo.ua	01054, м. Київ, вул. Бульварно-Кудрявська, 33
6.	15	ПрАТ "УКРАЇНСЬКА СТРАХОВА КОМПАНІЯ "КНЯЖА ВІСННА ІНШУРАНС ГРУП" www.kniazha.com.ua	04050, м. Київ, вул. Глибочицька, 44
7.	23	ПрАТ "СТ "Гарантія" www.guarantee.com.ua	01601, Київ, Печерський узвіз, 3
8.	24	ПрАТ "СК "Євроінс Україна" www.euroins.com.ua	03150, м. Київ, вул. Велика Васильківська, 102
9.	28	ПрАТ "СК "АСКО-Донбас Північний" www.askods.dn.ua	84205, Донецька обл., м. Дружківка, вул. Соборна, 37
10.	30	АСК "ОМЕГА" www.omega.ua	01054, м. Київ, вул. Дмитрівська, 48Г, літ. А
11.	36	ПрАТ АСК "Скарбниця" http://skarbnysia.ua/	79005, м. Львів, вул. Саксаганського, 5
12.	37	ПрАТ "УПСК" www.upsk.com.ua	04080, м. Київ, вул. Кирилівська, 40
13.	44	ПрАТ "СК "Оранта-Січ" www.oranta-sich.com.ua	69104, м. Запоріжжя, вул. Європейська, 16
14.	45	ПрАТ "УТСК" www.utico.ua	04053, м. Київ, вул. Січових Стрільців, 37-41, 5 поверх
15.	48	ПрАТ СК "ПЗУ Україна" www.pzu.com.ua	04112, м. Київ, вул. Дегтярівська, 62
16.	66	ПрАТ "СК "ПРОВІДНА" www.providna.com.ua	01032, м. Київ, бул. Т. Шевченка, 37/122
17.	72	ПрАТ СК "ІНТЕР-ПОЛІС" www.inter-policy.com	01033, м. Київ, вул. Володимирська, 69
18.	74	АТ "ПРОСТО-страхування" www.pro100.ua	04050, м. Київ, вул. Герцена, 10
19.	75	ПрАТ "СК "Колоннейд Україна" www.colonnade.com.ua	04070, м. Київ, вул. Іллінська, 8, блок 11, 4 пов.

Продовження таблиці Б.1

№	код	Страховик	Адреса СК
20.	78	АТ "СГ "ТАС" (приватне) sgtas.ua	03117, м. Київ, пр. Перемоги, 65
21.	80	ПрАТ "СК "УНІКА" www.unika.ua	04112, м. Київ, вул. Олени Теліги, 6, корп. 4
22.	84	АТ "СК "АРКС" arx.com.ua	04070, м. Київ, вул. Іллінська, 8
23.	89	ПрАТ "Європейський страховий альянс" www.eia.com.ua	03038, м. Київ, вул. Ямська, буд. 28 (літера А)
24.	102	ПАТ "СК "УСГ" www.ukringroup.com.ua	03038, м. Київ, вул. Івана Федорова, 32-А
25.	103	ТДВ "СК "МОТОР-ГАРАНТ" http://motor-garant.com.ua/	69068, м. Запоріжжя, вул. Вересаєва, 3
26.	106	Страхова компанія "ЕТАЛОН" www.etalon.ua	03067, м. Київ, а/с 12
27.	107	ПрАТ "СК "ВАН КЛІК" www.oneclick.ua	36000, м. Полтава, вул. Пушкіна, 47
28.	111	АТ "СК "МЕГА-ГАРАНТ" www.megagarant.com	61057, м. Харків, вул. Донця-Захаржевського, 6/8
29.	120	ТДВ "СК "КРЕДО" www.skcredo.com.ua	69068, м. Запоріжжя, просп. Моторобудівників, 34
30.	122	АТ "СК "КРАЇНА" www.krayina.com	04053, м. Київ, Кудрявський узвіз, 7
31.	125	ПРАТ СК "ВУСО" www.vuso.ua	03150, Київ, вул. Голосіївська, 17
32.	129	ПрАТ "СК "БРОКБІЗНЕС" www.bbs.ua	04050, м. Київ, вул. Білоруська, 3
33.	132	ТДВ СК "Альфа-Гарант" www.alfagarant.com	02100, м. Київ, вул. Тороповського, 14
34.	138	ПрАТ "СК "АЛЬФА СТРАХУВАННЯ" www.alfaic.ua	01011, м. Київ, вул. Рибальська, 22
35.	140	ПрАТ "СК "САЛАМАНДРА" www.salamandra.ua	36000, м. Полтава, вул. Колективна, 10
36.	142	ПрАТ "СК "Український страховий стандарт" www.usstandart.com.ua	02412, м. Київ, вул. Північна, 2-А
37.	144	ПрАТ "СК "ПЕРША" www.persha.ua	03150, м. Київ, вул. Фізкультури, 30
38.	147	ПрАТ "СК "ЮНІВЕС" www.unives.com.ua	03150, м. Київ, вул. Червоноармійська, 72
39.	146	ПРАТ "СК "АРСЕНАЛ СТРАХУВАННЯ" www.arsenal-strahovanie.com	03056, м. Київ, вул. Борщагівська, 154
40.	158	ТДВ "Експрес Страхування" www.express-insurance.com.ua	01004, м. Київ, вул. Велика Васильківська, 15/2
41.	166	ТДВ "СК "ГАРДІАН" www.grdn.com.ua	01032, м. Київ, вул. Саксаганського, 96
42.	167	ТДВ "СГ "ОБЕРІГ" www.oberig-sg.com	03040, м. Київ, вул. Васильківська, 14

Джерело: [15]

Додаток В

Показники діяльності ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ»

Таблиця В.1

Основні показники діяльності ПрАТ «ОДЕСЬКА РЕГІОНАЛЬНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ» за 2016-2020рр.

(тис. грн.)

Показники	2016р.	2017р.	2018р.	2019р.	2020р.	Відхилення			
						2017- 2016рр.	2018- 2017рр.	2019- 2018рр.	2020- 2019рр.
Статутний фонд	20 020,00	20 020,00	20 020,00	20020,00	20 020,00	0	0	0	0
Резервний капітал	265,00	265,00	265,00	265,00	265,00	0	0	0	0
Чистий прибуток	965,00	1106,00	-30,00	411,00	1007,00	141	-1136,00	441,00	569,00
Власний капітал	60384,00	61490,00	61460,00	61871,00	62878,00	1106,00	0	411,00	1007
Загальна сума активів	66856,00	72547,00	76154,00	88536,00	94682,00	5691,00	3607,00	12382,00	6146,00
Страхові резерви	5397,00	9594,00	13739,00	24874,00	29744,00	4197,00	4145,00	15135,00	4870,00
Доля перестраховиків в страхових резервах	322,00	293,00	590,00	3220,00	4316,00	-29,00	297,00	2630,00	1096,00
Страхові платежі	6994,00	8768,00	6559,00	9516,00	13684,00	1774,00	-2209,00	2957,00	4168,00
Страхові виплати	4167,00	3330,00	3784,00	2865,00	10253,00	-837,00	454,00	-919	7388,00
Збитковість страхової премії	0,60	0,38	0,58	0,30	0,75	-0,22	0,20	-0,28	0,45

Джерело: складено та розраховано автором за даними [49-53].

Додаток Д

Таблиця Д.1

Основні показники здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішніми договорами в Україні

Показники	2016р.	2017р.	2018р.	2019р.	2020р.
Кількість договорів, шт.	7049462	7408257	7720277	8003279	8333824
електронних договорів, шт.	-	-	-	1224419	3095479
Частка електронних договорів, %	-	-	-	15,3	37,14
Сума страхових премій, грн.	3406938863	3737904764	4485983891	5089744903	6136584507
Сума страхових премій за електронними договорами, грн.	-	-	-	922605574	2584011801
Частка страхових премій за електронними договорами, %	-	-	-	18,13	42,11
Кількість врегульованих вимог, шт.	119186	133394	120081	139551	147117
Частка страхових випадків в кількості договорів, %	1,69	1,80	1,56	1,74	1,77
Використання європротоколу, шт.	20976	30483	35095	47529	50272
Частка європротоколу, %	17,6	22,85	29,23	34,06	34,17
Сума страхових відшкодувань, грн.	1405420765	1887502798	2114142130	2526624427	2851856419
Сума страхових відшкодувань з використанням європротоколу, грн.	151052722	240417212	330834838	447830114	503162786
Частка страхових виплат за європротоколом, %	10,75	12,74	15,65	17,72	17,64
Збитковість страхових премій	0,41	0,50	0,47	0,50	0,46
Середній розмір страхового платежу, грн.	483,29	504,56	581,07	635,96	736,35
Середній розмір страхової виплати, грн.	11791,83	14149,83	17605,97	18105,38	19384,95

Джерело: складено автором за даними [43; 45-47].

Додатки Ж

Схема переваги безготівкового обігу коштів при відшкодування шкоду

