

УДК 368

JEL Classification: G22

DOI: [https://doi.org/10.32515/2663-1636.2023.9\(42\).225-235](https://doi.org/10.32515/2663-1636.2023.9(42).225-235)

Т.А. Мельник, доц., канд. екон. наук

Центральноукраїнський національний технічний університет, м. Кропивницький, Україна

Страховання відповідальності власників транспортних засобів в Україні в контексті євроінтеграції та страхового менеджменту

Ефективне управління обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні забезпечує соціальний захист учасників дорожніх пригод та сприяє євроінтеграційним процесам. Метою дослідження є аналіз сучасного стану ринку страхування автомобільної відповідальності в Україні, виявлення проблем та обґрунтування практичних рекомендацій щодо удосконалення страхового менеджменту з врахуванням євроінтеграційних процесів.

Проведена систематизація процесу становлення обов'язкового страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні. Проаналізована структура страхового портфелю автоцивілки страхових компаній в Україні. Обґрунтовано вплив війни та карантину на структуру страхового портфелю та рівень диджиталізації ринку автоцивілки в Україні. Проаналізовані основні показники діяльності ринку обов'язкового страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні. Обґрунтована необхідність збільшення розмірів страхових сум до європейських стандартів.

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.

страховання автомобільної відповідальності, пряме врегулювання збитків, електронний страховий поліс, внутрішній договір страхування, страхові премії

Постановка проблеми. В умовах військових дій та нестабільності української економіки вітчизняний страховий ринок потребує активного розвитку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВВНТЗ), що може сприяти його євроінтеграції й надавати впевненості та фінансового захисту громадянам, які потерпіли внаслідок дорожньо-транспортної пригоди як на території України, так і в країнах-учасників міжнародної системи страхування «Зелена картка».

ОСЦПВВНТЗ - комбінований вид страхування, який одночасно поєднує особисте страхування (страхує життя, здоров'я потерпілої третьої невідомої особи) та страхування майна (страхує транспортний засіб, інше майно третьої невідомої особи). Таким чином, ОСЦПВВНТЗ охоплює кожного громадянина України, адже кожен може потрапити в дорожньо-транспортну пригоду (ДТП) та бути винним або потерпілим внаслідок страхової події у вигляді пішохода, пасажира або водія. Також кожен водій, який заїжджає на територію країни-члена міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка» на зареєстрованому в Україні транспортному засобі, зобов'язаний мати дійсний, на весь період перебування за кордоном, міжнародний страховий поліс «Зелена картка». Тому ОСЦПВВНТЗ вважають основним локомотивом страхового ринку та сприймають його як ефективний інструмент соціального захисту учасників ДТП від незапланованих фінансових витрат. У зв'язку з цим постала проблема ефективного менеджменту, а саме якісного врегулювання страхових претензій за договорами ОСЦПВВНТЗ на вітчизняному страховому ринку. Саме тому обрана тема дослідження є актуальною.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням щодо історії становлення, сучасного розвитку страхування цивільної відповідальності власників автотранспорту та напрямків його ефективного менеджменту присвячені праці великої кількості науковців.

Історія автомобільного страхування в світі наведена в статті E. Nordman [20, с. 459], в якій стверджується, що ще 1898 році був перший поліс страхування автоцивільної відповідальності. J.M. Anderson, P. Heaton, S.J. Anderson [19] аналізують розвиток страхування автоцивільної відповідальності в різних історичних періодах, як складової автомобільного страхування. М. Межебицький та Р. Грабко [7], М.А. Чубінський [18] розглядають особливості ОСЦПВВНТЗ в європейських країнах та обґрунтовують перспективи запровадження системи прямого відшкодування в Україні. Л.В. Временко та А.В. Рибалко [3] обґрунтовують переваги використання цієї системи на практиці на добровільних засадах.

В. Лесько [5] звертає увагу на правовий статус договорів ОСЦПВВНТЗ та проблеми щодо виконання відповідно них своїх зобов'язань страховиками. В свою чергу Є.Ш. Гареев [4] акцентує увагу на проблемі визначення розміру фактичного відшкодування збитків потерпілій особі внаслідок ДТП при ОСЦПВВНТЗ, а саме зменшення його розміру за допомогою недосконалого вітчизняного законодавства та пропонує вирішення проблем заниженого відшкодування завданої шкоди шляхом судових процедур.

С.Б. Березіна [2] досліджує функціональне призначення та ролі ОСЦПВВНТЗ в Україні, оцінює основні показники його розвитку, окреслює проблеми та надає шляхи їх вирішення. Також С.Б. Березіна [1] обґрунтовує основні орієнтири наближення ОСЦПВВНТЗ до європейських стандартів.

Незважаючи на велику кількість наукових праць, присвячених цій проблемі, сучасний стан вітчизняного ринку ОСЦПВВНТЗ постійно вимагає додаткових досліджень, які би актуалізували показники розвитку ОСЦПВВНТЗ, виявляли би нові тенденції страхового менеджменту на цьому сегменті страхового ринку України, обґрунтовували доцільність європейської інтеграції такої страхової послуги як ОСЦПВВНТЗ, врахували би вплив війни.

Постановка завдання. Мета дослідження - на основі проведеної оцінки сучасного стану вітчизняного ринку ОСЦПВВНТЗ виявити проблеми та обґрунтувати практичні рекомендації щодо напрямів удосконалення страхового менеджменту з врахуванням євроінтеграційних процесів.

Для вирішення поставленої мети необхідно розв'язати наступні завдання:

- здійснити оцінку основних показників ОСЦПВВНТЗ за внутрішніми та міжнародними договорами страхування в Україні;
- сформулювати пропозиції щодо вирішення проблем, які виникають при страхуванні ОСЦПВВНТЗ в Україні з врахуванням євроінтеграційних процесів.

Виклад основного матеріалу. В Україні становлення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів розпочалося 15 січня 1994 року з прийняттям президентом Указу № 7/94 [11]. Далі 7 червня 1994 року Кабінет Міністрів України прийняв Постанову № 372, якою затвердив порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів [9]. Проте 13 січня 1995 року прийнятою Постановою № 21 [13] було припинено запровадження цього виду обов'язкового страхування.

Повторне становлення ОСЦПВВНТЗ в Україні відбулося 7 березня 1996 року із прийняттям Закону України «Про страхування» [15], в якому стаття 6 пункт 24 визначає ОСЦПВВНТЗ обов'язковим видом. Далі 28 вересня 1996 року Кабінетом

Міністрів України приймається Постанова № 1175 [12], яка регулювала механізм проведення ОСЦПВВНТЗ в країні до січня 2005 року, коли вступив у дію прийнятий 1 липня 2004 року Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [10], який діє до сьогодні.

Таким чином, прийняття Закону № 1961-IV [10] стає переломним моментом в історії становлення ОСЦПВВНТЗ, який надав Україні можливість запровадити світовий досвід на вітчизняному страховому ринку автоцивільної відповідальності та в подальшому інтегрувати на європейський страховий ринок.

Вітчизняні страховики згідно статті 10 Закону України № 1961-IV [10] укладають:

1) внутрішній договір ОСЦПВВНТЗ (внутрішній договір страхування), який діє на території України та забезпечує відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну потерпілих внаслідок ДТП та захисту майнових інтересів страхувальників (2023 році його укладають 36 страховиків [16], які є членами Моторно (транспортного) страхового бюро України (МТСБУ), що на 6 компаній менше ніж в 2021 році, коли було 42 члени МТСБУ);

2) договір міжнародного ОСЦПВВНТЗ (договір міжнародного страхування), який діє на території країн-членів міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка» та забезпечує відшкодування шкоди, нанесеної громадянином України третім невідомим особам в результаті ДТП, що сталася з вини страхувальника, під час дії полісу (2023 році його укладають 12 страховиків [16], які є повними членами МТСБУ, що на один більше в порівнянні з 2021 роком, коли було 11 повних членів МТСБУ).

В Україні ОСЦПВВНТЗ відноситься до найбільш поширених видів страхування відповідальності, як за розміром страхових премій, так і за розміром страхових виплат. Це підтверджує проведений Т.Є. Терещенко та М.О. Самокиш аналіз українського ринку страхування відповідальності [17, с. 1178-1180].

Також це можна пояснити тим, що відсутність внутрішнього страхового полюсу ОСЦПВВНТЗ у водія автотранспортного засобу вважається, відповідно до чинного українського законодавства, порушенням, за який сплачується штраф. Крім того є необхідність при перетині українського кордону в напрямку іншої країни водію обов'язково мати міжнародний страховий поліс ОСЦПВВНТЗ. Ці два фактори спонукають всіх власників наземних транспортних засобів дотримуватися чинного законодавства та купляти страхові поліси ОСЦПВВНТЗ.

Ці припущення підтверджує структура страхового портфелю ОСЦПВВНТЗ в Україні (рис.1) впродовж 2016-2022 років, яка містить значну частку внутрішніх договорів (розмір якої коливається від 81 % у 2022 році до 93 % у 2020 році) та незначну частку міжнародних договорів страхування (розмір якої коливається від 6,7 % у 2020 році до 11,9 % у 2019 році).

Різке зменшення на 10,72 % частки внутрішніх договорів та одночасне збільшення на 10,72% частки міжнародних договорів впродовж 2022 року пояснюється вимушеним виїздом великої кількості населення за кордон внаслідок повномасштабного вторгнення російських військ на територію України.

Більш детальне вивчення кількості договорів страхування на вітчизняному ринку ОСЦПВВНТЗ (табл. 1) виявило декілька особливостей.



Рисунок 1 – Динаміка структури страхового портфелю з ОСЦПВВНТЗ українських страховиків
Джерело: розраховано автором за даними МТСБУ [16]

По перше, вітчизняний ринок ОСЦПВВНТЗ в період 2016-2022 рр. просідав два рази в 2020 році на 1,7 % (кількість укладених договорів зменшилася на 157 245 полісів) та в 2022 році на 9,9 % (кількість укладених договорів зменшилася на 970 232 полісів). У 2020 році незважаючи на збільшення на 4 % (330 545 полісів) кількості внутрішніх договорів страхування відбулося просідання ринку ОСЦПВВНТЗ лише за рахунок зменшення на 44,97 % (487 790 полісів) кількості міжнародних договорів страхування. Така тенденція є наслідком закриття кордонів держав світу в 2020 році через ведення карантину з причини інфекції Covid-19. Проте ситуація на вітчизняному ринку ОСЦПВВНТЗ в 2022 році відбулася навпаки, тобто просідання сегменту страхового ринку на 9,9 % (970 232 полісів) відбулося за рахунок зменшення на 20,4 % (1 839 916 полісів) кількості внутрішніх договорів при збільшенні на 113,5 % (869 684 полісів) кількості міжнародних договорів. Така тенденція пояснюється виїздом населення на власних машинах за кордон через військові дії; відсутність потреби у покупці внутрішнього договору автоцивілки при тривалому знаходженні за кордоном; збільшенням розмірів тимчасово окупованих територій України на яких не проводиться ОСЦПВВНТЗ українськими страховиками; збільшення кількості транспортних засобів у власності учасників бойових дій, які пунктом 13.1 статті 13 Закону України № 1961-IV [10] звільнені від ОСЦПВВНТЗ.

Таблиця 1 – Динаміка кількості договорів ОСЦПВВНТЗ в Україні

Показники	Роки							Темп змін, %					
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2017/ 2016р	2018/ 2017р	2019/ 2018р	2020/ 2019р	2021/ 2020р	2021/ 2022р
Кількість договорів, шт.	7766015	8110519	8475780	9087982	8930737	9788542	8818310	4,44	4,50	7,22	-1,73	9,61	-9,91
Кількість міжнародних договорів, шт.	716553	702262	755503	1084703	596913	766297	1635981	-1,99%	7,58	43,57	-44,97	28,38	113,49
Кількість внутрішніх договорів, шт.	7049462	7408257	7720277	8003279	8333824	9022245	7182329	5,09	4,21	3,67	4,13	8,26	-20,39
Кількість електронних внутрішніх договорів, шт.	в. д.	в. д.	в. д.	1224419	3095479	4543729	4438409	в. д.	в. д.	в. д.	152,81	46,79	-2,32
Частка електронних у внутрішніх договорах, %	в. д.	в. д.	в. д.	15,3	37,14	50,36	61,80	в. д.	в. д.	в. д.	142,75	35,60	22,71

Примітка: в. д. – відсутні данні

Джерело: складено та розраховано автором за даними МТСБУ [16]

По друге, частка електронних внутрішніх договорів ОСЦПВВНТЗ збільшилася на 46,5 % в 2022 році в порівнянні з 2019 роком (табл. 1). Найбільший приріст відбувся в 2020 році на 143 % кількості договорів внаслідок запровадження суворого карантину в країні навесні. В 2021 році кожен другий внутрішній договір страхування, а в 2022 році 62 % укладених внутрішніх договорів страхування є електронними. Така тенденція свідчить про високий рівень цифрової трансформації українського ринку ОСЦПВВНТЗ. Також з 1 липня 2022 року в Україні можна укладати електронні міжнародні договори страхування «Зелена картка». Диджиталізація українського ринку ОСЦПВВНТЗ сприяє його конкурентоспроможності та здатності адаптуватися в умовах карантину, війни.

Проведений аналіз активності українського ринку ОСЦПВВНТЗ (рис. 2) виявив, що впродовж 2016-2022 років відбувалося стійке поступове збільшення обсягів зібраних страхових премій та страхових виплат за міжнародними договорами страхування. Це свідчить про розвиток системи «Зелена карта» в Україні.

Впродовж 2022 року вітчизняний ринок страхування автоцивілки зібрав страхових премій на 2 млрд. 342 млн. грн. більше в порівнянні з 2021 роком (на 2 млрд. 525 млн. грн. більше за міжнародними договорами та на 184 млн. грн. менше за внутрішніми договорами), проте виплатив впродовж року на 655 млн. грн. менше (на 880 млн. грн. менше за внутрішніми договорами та на 226 млн. грн. більше за міжнародними договорами). В період 2016-2021 роки страхування за внутрішніми договорами набувало розвитку, про що свідчить поступовий приріст страхових премій та страхових виплат (рис. 2), проте в 2022 році цей сегмент страхового ринку просів. Негативні тенденції на внутрішньому ринку не вплинули на розвиток ринку ОСЦПВВНТЗ в цілому, так в 2022 році було зібрано 11 млрд. грн. та проведені страхові виплати в розмірі 3,4 млрд. грн., значення показника збитковості 31 %. Таким чином, зібрано була в три рази більше ніж відшкодовано потерпілим.

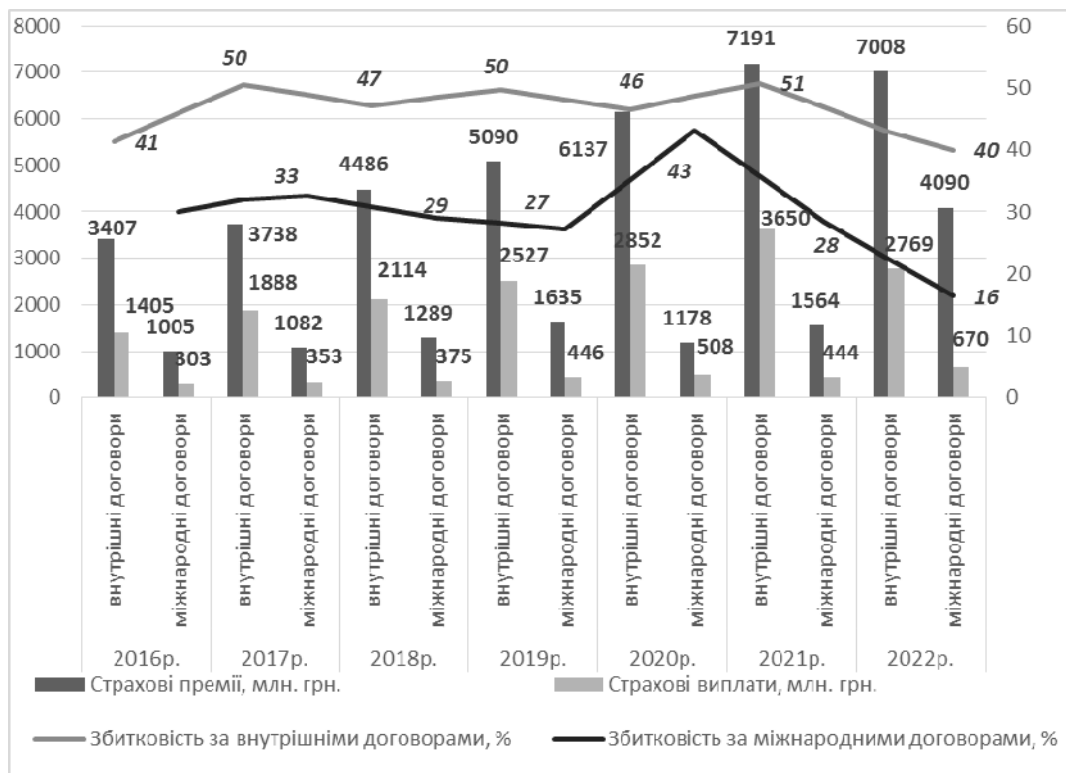


Рисунок 2 – Показники діяльності ОСЦПВВНТЗ в Україні

Джерело: складено та розраховано автором за даними МТСБУ [16]

Значення показника збитковості страхової суми впродовж всього аналізованого періоду не перевищувало 51 %. В той час, як іноземний досвід свідчить про значення показника збитковості в межах 90 % [6, с. 43]. Таку тенденцію можна пояснити невеликими розмірами лімітів відповідальності з ОСЦПВВНТЗ (рис. 3).

К.О. Лібих [4, с. 45] та С.Б. Березіна [2, с. 9] наводять значно більші розміри лімітів відповідальності, які використовуються країнами Європейського Союзу. Для прискорення євроінтеграційних процесів необхідно швидше на законодавчому рівні провести імплементацію Директиви 2009/103/ЄС [14] стосовно відповідності розмірів, визначених українським законодавством лімітів відповідальності ОСЦПВВНТЗ до заявленого розміру в 1 млн. євро в Директиві. Пропонуємо негайно збільшити розмір ліміту відповідальності за внутрішніми договорами ОСЦПВВНТЗ не менше 15-20 млн. грн. Зрозуміло, що невеликий розмір лімітів відповідальності за внутрішніми договорами ОСЦПВВНТЗ відповідають невеликій вартості страховки.



Рисунок 3 – Динаміка лімітів відповідальності ОСЦПВВНТЗ в Україні

Джерело: складено автором відповідно українського законодавства [10]

Розрахунки наведені в табл. 2 свідчать, що середній розмір страхового платежу поступово збільшувався впродовж 2016-2022 років та становив 17-28 євро. В порівнянні з вартістю ОСЦПВВНТЗ в світі [4, С.46] вона найменше, проте необхідно пам'ятати про низький рівень доходів населення в Україні. Тому при перегляді вартості ОСЦПВВНТЗ необхідно ефективно використовувати систему «бонус-малус».

Наведені розрахунки в табл. 2 свідчать, що середній розмір страхової виплати за внутрішнім договором становить в 2022 році 25 тис. грн., за європротоколом – 13 тис. грн., то за міжнародним договором – 87 тис. грн. або 2,5 тис. євро. При цьому приріст розмірів в період 2016-2022 рр. за внутрішніми договорами становив 112 %, за європротоколом – 84 %, в той час, як приріст за міжнародними договорами складає лише 40 %. Така тенденція свідчить про недоліки існуючої системи відшкодування збитків, яка дозволяє знижувати розмір страхових виплат в порівнянні з реально отриманими збитками потерпілих, нараховувати знос на вартість запчастин необхідних для ремонту транспортних засобів, затримувати строки проведення виплат тощо. Допоможе вирішити частину проблем пов'язаних з зловживанням запровадження відшкодування вартості ремонту автотранспорту, за допомогою виставлених рахунків акредитованими станціями технічного обслуговування. Як вже зазначалося відшкодування вартості запасних частин для автомобілів проводиться з врахуванням амортизації, така ситуація є не справедливою, тому що, запасні частини купляються нові, а потім на них нараховується знос; вартість роботи майстрів ремонту однакова для машин різного віку. Це призводить до демотивації страхувальників, тому необхідно негайно вносити зміни до статті 29 Закону України № 1961-IV [10] про застосування зносу при розрахунку відшкодування потерпілому.

Таблиця 2 – Показники страхових виплат за договорами ОСЦПВВНТЗ в Україні

Показники	Роки						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Внутрішній договір ОСЦПВВНТЗ							
Частка сплачених вимог до кількості договорів, %	1,69	1,8	1,56	1,74	1,77	1,92	1,54
Частка використання європротоколу, %	17,6	22,85	29,23	34,06	34,17	35,98	39,45
Частка страхових виплат за європротоколом, %	10,75	12,74	15,65	17,72	17,64	18,41	20,89
Середній розмір страхового платежу, грн.	483,3	504,56	581,07	635,96	736,35	797,06	975,69
Середній розмір страхової виплати, грн.	11791,8	14149,8	17605,97	18105,38	19384,95	21042,60	25031,35
Середній розмір страхової виплати за європротоколом, грн.	7201,2	7886,9	9426,84	9422,25	10008,81	10767,10	13257,24
Середній розмір страхової виплати без європротоколу, грн.	12772,3	16004,9	20983,54	22590,19	24252,09	26817,07	32702,05
Міжнародний договір ОСЦПВВНТЗ							
Частка сплачених вимог до кількості договорів, %	0,68	0,72	0,68	0,55	1,01	0,69	0,47
Середній розмір страхової виплати, грн.	62301,6	69802	72717,2	74969,74	83887,04	83624,25	87087,90
Середній розмір страхової виплати, євро	2202,25	2326,73	2262,51	2589,63	2724,49	2588,18	2562,92

Джерело: складено та розраховано автором за даними МТСБУ [16; 8]

Сьогодні відповідно до Закону України № 1961-IV [10] потерпілий внаслідок ДТП звертається до страхової компанії винуватця ДТП. Таким чином, страховики не зацікавлені в проведенні якісного відшкодування збитку, адже до них звертається не їх страхувальник.

Також при продажі страхового полісу ОСЦПВВНТЗ страховики використовують інструменти демпінгу, адже страхувальнику сплачувати відшкодування буде інший страховик винуватця ДТП. Згідно статистики це не більше 2 % проданих договорів (табл. 2). Вирішенням цієї проблеми є застосування системи прямого врегулювання збитків для всіх учасників ринку внутрішніх договорів ОСЦПВВНТЗ. Це питання вивчалось великою кількістю науковців, досліджувалися переваги застосування цієї системи [18, с. 208; 3, с. 298].

З 1 січня 2016 року 17 страховиків-членів МТСБУ використовують на добровільних засадах систему прямого врегулювання збитків в ОСЦПВВНТЗ як пілотний проект. На сьогодні це 12 страховиків [16]. Недоліком якої є її розповсюдження тільки на відшкодування шкоди завданої майну, учасниками ДТП є дві машини, один з водіїв є повністю відповідальний за ДТП, водії не знаходяться в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння.

Запровадження негайно на законодавчому рівні системи прямого врегулювання збитків в ОСЦПВВНТЗ необхідно у зв'язку з збільшенням кількості ДТП з участю пільгових категорій. Її застосування спростить механізм відшкодування шкоди потерпілим особам.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Таким чином, проведений аналіз основних показників за внутрішніми та міжнародними договорами ОСЦПВВНТЗ в Україні довів прибутковість цього сегменту ринку впродовж 2016-2022 рр. та виявив низку проблем, а саме, малий розмір страхових виплат за внутрішніми договорами, велику різницю між розміром зібраних страхових премій та обсягом проведених страхових виплат потерпілим особам в цілому на українському ринку

ОСЦПВВНТЗ. Наведені проблеми свідчать про неефективність існуючої системи відшкодування збитків за внутрішніми договорами ОСЦПВВНТЗ, яка потребує комплексних змін шляхом запровадження прямого врегулювання збитків для всіх учасників ринку страхування за внутрішніми договорами, скорочення термінів врегулювання страхових виплат до 10 днів з одночасним введенням в дію системи пені та штрафів для страховиків у разі пролонгації виплат. Необхідно переглянути систему «бонус-малус» в бік справедливого впливу її на вартість внутрішніх договорів страхування. Також необхідно запровадити електронний європротокол, що значно спростить механізм отримання відшкодування та сприятиме прозорості проведенню виплат страховиками, особливо це актуально сьогодні у військовий час.

Таким чином, сформовані пропозиції щодо вдосконалення страхового менеджменту в Україні сприятимуть євроінтеграції та підвищенню довіри населення країни як до окремих видів страхування, так і до інституту страхування в цілому.

Наукова цінність, полягають у тому, що одержали подальший розвиток обґрунтування стосовно запровадження на обов'язковій основі для всіх учасників ОСЦПВВНТЗ системи прямого врегулювання збитків, що сприятиме подоланню шахрайства та дозволяє покращити якість страхування.

Практичне значення для вітчизняних страховиків мають пропозиції щодо запровадження обов'язкового безготівкового розрахунку при виплаті відшкодування надасть можливість забезпечити ефективне управління страховими резервами та покращить якість обслуговування страхувальників.

Подальшого вивчення потребує проблема розрахунку розміру страхового платежу з ОСЦПВВНТЗ за внутрішніми договорами в Україні, шляхом детальнішого аналізувати складових страхового тарифу та впливу різних факторів на їх розмір.

Список літератури

1. Березіна С.Б. Визначення європейського вектору розвитку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів. *Технологічний аудит та резерви виробництва*. 2017. № 1/4(33). С. 42-48.
2. Березіна С.Б. Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: проблеми та рішення. *Вісник Київського національного університету ім. Т. Шевченка*. Серія: Економіка. 2016. № 7(184). С. 6-14.
3. Временко Л.В., Рибалко А.В. Пряме врегулювання збитків в автотранспортному страхуванні: значення та результати впровадження. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. № 64. 2018. С. 292-299.
4. Гареев Є.Ш. Проблемні питання страхового відшкодування при страхуванні цивільно-правової відповідальності автомобілістів. *Актуальні проблеми держави і права*. 2012. Вип. 66. С. 78-86.
5. Лесько Ю.В. Страхування цивільно-правової відповідальності в зобов'язаннях із відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів. *Університетські наукові записки*. 2016. № 1. С. 118-129.
6. Лібих К.О. Міжнародний досвід врегулювання збитків у страхуванні цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів. *Вісник Київського національного університету ім. Т. Шевченка*. Серія: Економіка. 2010. Вип. 120. С. 43-46.
7. Межебицький М., Грабко Р. Пряме врегулювання: зарубіжний досвід і перспективи запровадження в Україні. *Финансовые услуги*. 2010. №3-4. С.17-19.
8. Офіційний курс гривні щодо іноземних валют (середній за період). *Сайт НБУ*. URL: https://bank.gov.ua/files/Exchange_r.xls (дата звернення: 14.05.2023).
9. Про затвердження Положення про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів: Постанова Кабінету Міністрів України від 07.06.1994 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: 14.05.2023).
10. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 01.07.2004р. №1961-IV. Редакція від 17.08.2022 р. URL :

- <http://zakon.rada.gov.ua/laws/1961-15> (дата звернення: 03.05.2023).
11. Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів: Указ президента України від 15.01.1994 р. № 7/94. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/7/94#Text> (дата звернення: 14.05.2023).
 12. 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: 14.05.2023).
 13. Про призупинення дії постанов Кабінету Міністрів України з питань обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів: Постанова Кабінету Міністрів України від 13.01.1995 р. № 21. Редакція від 28.09.1996. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/21-95-%D0%BF/ed19960928#Text> (дата звернення: 14.05.2023).
 14. Про страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням моторних транспортних засобів та забезпечення виконання обов'язку щодо страхування такої відповідальності : Директива Європейського Парламенту і Ради 2009/103/ЄС від 16.09.2009 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_029-09#Text. (дата звернення: 14.05.2023).
 15. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 р. №85-96-ВР. Редакція від 06.05.2023 р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80/ed19960307#Text> (дата звернення: 14.05.2023).
 16. Статистика. *Сайт МТСБУ*. URL: <https://mtsbu.ua/ua/statistics/> (дата звернення: 14.05.2023).
 17. Терещенко Т.С., Самокиш М.О. Страхування цивільно-правової відповідальності та чинники його розвитку в Україні. 2018 URL: https://economyandsociety.in.ua/journals/19_ukr/176.pdf (дата звернення: 14.05.2023).
 18. Чубінський М.А. Концептуальні засади впровадження в Україні прямого врегулювання збитків внаслідок дорожньо-транспортних пригод. *Вісник Національного транспортного університету*. Вип. 33, 2015. С. 276-282. URL: http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/33_2015/276-282.pdf (дата звернення: 16.05.2023).
 19. Anderson, J.M. Heaton P., Anderson S.J. The U.S. Experience with No-Fault Automobile Insurance a retrospective: Monographs. Carroll. Santa Monica: RAND Corporation, 2010. 170 p. URL: https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2010/RAND_MG860.pdf (дата звернення: 10.05.2023).
 20. Nordman E. The History of No-Fault Auto Insurance. *Journal of Insurance Regulation*, Vol. 16, No. 4, 1998, pp. 457-466.

References

1. Berezina, S.B. (2017). Vyznachennia yevropeiskoho vektoru rozvytku strakhuvannia tsyvilnoi vidpovidalnosti vlasnykiv avtotransportnykh zasobiv [Determination of the European vector of development of civil liability insurance for motor vehicle owners]. *Tekhnolohichnyi audyt ta rezervy vyrobnytstva – Technology audit and production reserves*, 1/4(33), 42-48 [in Ukrainian].
2. Berezina, S.B. (2016). Oboviazkove strakhuvannia tsyvilno-pravovoi vidpovidalnosti vlasnykiv nazemnykh transportnykh zasobiv: problemy ta rishennia [Compulsory insurance of civil liability of owners of vehicles: problems and solutions]. *Visnyk Kyivskoho natsionalnoho universytetu im. T. Shevchenka - Bulletin of T. Shevchenko National University of Kyiv. Economics*, 7(184), 6-14 [in Ukrainian].
3. Vremenko, L.V., & Rybalko, A.V. (2018). Priame vrehuliuvannia zbytkiv v avtotransportnomu strakhuvanni: znachennia ta rezultaty vprovadzhennia [Direct settlement of losses of motor vehicle insurance: value and results of implementation]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti - The bulletin of transport and industry economics*, 64, 292-299. [in Ukrainian].
4. Gareev, E. (2012). Problemni pytannia strakhovoho vidshkoduvannia pry strakhuvanni tsyvilno-pravovoi vidpovidalnosti avtomobilistiv [Problem questions of payment of insurance compensation at insurance of civil liability of cars]. *Aktualni problemy derzhavy i prava - Actual problems of state and law*, 66, 78-86 [in Ukrainian].
5. Lesko, Yu.V. (2016). Strakhuvannia tsyvilno-pravovoi vidpovidalnosti v zoboviazanniakh iz vidshkoduvannia shkody, zavdanoi vnaslidok vzaiemodii transportnykh zasobiv [Insurance of civil liability in obligations to compensate for damage caused as a result of interaction of vehicles]. *Universytetski naukovy zapysky – University Research Notes*, 1, 118-129 [in Ukrainian].
6. Libih, K.O. (2010). Mizhnarodnyi dosvid vrehuliuvannia zbytkiv u strakhuvanni tsyvilnoi vidpovidalnosti vlasnykiv avtotransportnykh zasobiv [International experience in settlement of losses in motor vehicle

- owners civil liability insurance]. *Visnyk Kyivskoho natsionalnoho universytetu im. T. Shevchenka – Bulletin of T. Shevchenko National University of Kyiv. Economics, Issue 120*, 43-46 [in Ukrainian].
7. Mezhebytskyi, M., & Hrabko, R. Priame vrehuliuvannia: zarubizhnyi dosvit i perspektyvy zaprovadzhennia v Ukraini. [Direct settlement: foreign experience and prospects for implementation in Ukraine]. *Finansovye usluhi - Financial Services*, 3-4, 17-19 [in Ukrainian].
 8. Ofitsiyni kurs hryvni shchodo inozemnykh valiut (serednii za period) [Official exchange rate of hryvnia against foreign currencies (average for the period)]. *bank.gov.ua*. Retrieved from https://bank.gov.ua/files/Exchange_r.xls [in Ukrainian].
 9. The resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of June 7, 1994 № 372 «On approval of the regulation on the procedure and conditions of compulsory insurance of civil liability of vehicle owners» (1994, 7 June). *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/372-94-%D0%BF/ed19940607#Text> [in Ukrainian].
 10. The law of the Ukraine of July 1, 2004 №1961-IV «On mandatory civil and legal liability insurance for motor vehicles owners». (2004, 1 July). *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from <http://zakon.rada.gov.ua/laws/1961-15> [in Ukrainian].
 11. The decree of the President of Ukraine of January 15, № 7/94 «On mandatory civil liability insurance for vehicles owners». (1994, 15 January). *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/7/94#Text>.
 12. The resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of September 28, 1996 № 1175 « On the procedure and conditions for compulsory insurance of civil liability of vehicle owners» (1996, 28 September). *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1175-96-%D0%BF> [in Ukrainian].
 13. The resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of January 13, 1995 № 21 «On suspension of resolutions of the Cabinet of Ministers of Ukraine on compulsory insurance of civil liability of vehicle owners» (1995, 13 January). *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/21-95-%D0%BF/ed19960928#> [in Ukrainian].
 14. Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of the Council of September 16, 2009 « On civil liability insurance in connection with the use of motor vehicles and on the enforcement of the obligation to insure such liability» (2009, 16 September). *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_029-09#Text [in Ukrainian].
 15. The law of the Ukraine of March 7, 1996 №№85-96-VR «On insurance». (1996, 7 March). *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80/ed19960307#Text> [in Ukrainian].
 16. Site MTSBU. Statystyka [Site MTIBU. Statistics]. *mtsbu.ua*. Retrieved from <https://mtsbu.ua/ua/statistics/> [in Ukrainian].
 17. Tereshchenko, T.Y., & Samokysh, M.A. (2018). Strakhuvannia tsyvilno-pravovoi vidpovidalnosti ta chynnyky yoho rozvytku v Ukraini [Insurance of civil-legal liability and factors its development in Ukraine]. *economyandsociety.in.ua*. Retrieved from https://economyandsociety.in.ua/journals/19_ukr/176.pdf [in Ukraineian].
 18. Chubynsky, M.A. (2015) Kontseptualni zasady vprovadzhennia v Ukraini priamoho vrehuliuvannia zbytkiv vnaslidok dorozhno-transportnykh pryhod. [Conceptual basis of introduction in Ukraine of direct settlement of consequences of road and transportation adventures]. *Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu - Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences»*, 33, 276-282. Retrieved from http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/33_2015/276-282.pdf [in Ukrainian].
 19. Anderson, J.M., Heaton P., & Anderson, S.J. (2010). *The U.S. Experience with No-Fault Automobile Insurance a retrospective: Monographs*. Carroll. Santa Monica: RAND Corporation. Retrieved from https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2010/RAND_MG860.pdf [in English].
 20. Nordman E. (1998). The History of No-Fault Auto Insurance. *Journal of Insurance Regulation, Vol. 16, 4*, 457-466 [in English].

Tatiana Melnyk, Associate Professor, PhD in Economics (Candidate of Economic Sciences)

Central Ukrainian National Technical University, Kropyvnytskyi, Ukraine

Liability Insurance for Owners in Ukraine in the Context of European Integration and Insurance Management

Mandatory civil liability insurance for owners of land vehicles in Ukraine provides social protection for road accident participants and contributes to European integration processes. The purpose of the research is to analyze the current condition of the car liability insurance market in Ukraine, identify problems and substantiate

practical recommendations for improving insurance management, taking into account European integration processes.

The mandatory liability insurance for owners of land vehicles in Ukraine was systematized. The structure of the car insurance portfolio of insurance companies in Ukraine was analyzed. The impact of war and quarantine on the structure of the insurance portfolio and the level of digitization of the car insurance market in Ukraine is substantiated. The main indicators of the market of mandatory liability insurance for land vehicles owners in Ukraine are analyzed. The necessity to increase the size of insurance sums to European standards is substantiated.

The recommendations regarding the use of the direct losses compensation system for all participants in the market of mandatory liability insurance for owners of ground vehicles under internal contracts are given. Proposals to improve the quality of liability insurance under an internal agreement by introducing non-cash payments with private individuals when paying compensation and changing the procedure for calculating the cost of repairing cars when damage is established are substantiated.

automobile liability insurance, direct settlement of losses, electronic insurance policy, domestic insurance policy, insurance premiums

Одержано (Received) 18.05.2023

Прорецензовано (Reviewed) 24.05.2023

Прийнято до друку (Approved) 29.05.2023