

Карпатський національний університет імені Василя Стефаника

Економічний факультет

Кафедра фінансів

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на здобуття першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

на тему: «Сучасні тенденції розвитку страхування цивільної відповідальності
автовласників транспортних засобів в Україні»

Виконала: студентка IV курсу, групи ФБС-41
спеціальності 072 «Фінанси, банківська справа та
страхування»

Копчук Мар`яна Василівна

Керівник: к.е.н., доцент, доцент кафедри фінансів
Плець І.І.

Рецензент: к.е.н., доцент, доцент кафедри
підприємництва, торгівлі та прикладної економіки
Стефінін В.В.

Івано-Франківськ – 2026 р.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ОРГАНІЗАЦІЙНІ ОСНОВИ ЗДІЙСНЕННЯ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВТОВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ.....	6
1.1. Економічна сутність страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів	6
1.2. Механізм здійснення страхування цивільної відповідальності автовласників транспортних засобів	12
1.3. Нормативно-правове регулювання страхування цивільної відповідальності в Україні	20
РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВТОВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ.....	26
2.1. Оцінка сучасного стану розвитку ринку страхування цивільної відповідальності автовласників транспортних засобів в Україні та чинників, що його стримують	26
2.2. Аналіз фінансово-господарської діяльності ПрАТ «СК «Євроінс Україна».....	36
2.3. Практика здійснення страхування цивільної відповідальності автовласників транспортних засобів в ПрАТ «СК «Євроінс Україна».....	48
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВТОВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ.....	54
3.1. Зарубіжний досвід розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів та можливості його імплементacji в Україні	54
3.2. Напрямки вдосконалення функціонування ринку страхування цивільної відповідальності автовласників транспортних засобів в Україні..	60
ВИСНОВКИ.....	72
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	75

ДОДАТКИ.....	80
--------------	----

ВСТУП

Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦПВВНТЗ) є одним із найважливіших видів обов'язкового страхування, що виконує системоутворюючу функцію у захисті учасників дорожнього руху. В Україні щороку реєструється значна кількість дорожньо-транспортних пригод, збитки від яких сягають мільярдів гривень. Забезпечення гарантованого відшкодування шкоди потерпілим незалежно від платоспроможності винуватця є тим соціальним імперативом, що зумовлює обов'язковий характер цього виду страхування та активне державне регулювання ринку.

Актуальність дослідження значно зросла у зв'язку з прийняттям нового Закону України №3720-IX від 21.05.2024 р. «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів», що набрав чинності з 01.01.2025 р. Закон запровадив якісно нову архітектуру ринку: вільне ціноутворення замість регульованих тарифів НБУ, обов'язкове пряме врегулювання збитків (ПВЗ) для всіх страховиків, підвищення лімітів відповідальності вдвічі, скасування франшизи та коефіцієнта зносу, а також перехід до виключно електронних полісів з 2026 р. Ці зміни відбуваються в контексті євроінтеграційного курсу України та необхідності гармонізації з вимогами Директиви ЄС 2009/103/ЄС.

Теоретичні та прикладні аспекти функціонування ринку ОСЦПВВНТЗ досліджували такі вітчизняні вчені: Базилевич В. Д., Внукова Н. М., Гаманкова О. О., Говорушко Т. А., Козьменко О. В., Осадець С. С., Плиса В. Й., Стецюк П. А., Шірінян Л. В., Клапків Ю. М., Приказюк Н. В. та ін. Серед досліджень сучасного стану ринку і реформ вирізняються роботи Вергелюк Ю., Ганцяка М., Болдової А., Костогриза В. Г. та Гаряги Л. О. Попри значний науковий доробок, комплексна оцінка ринку ОСЦПВВНТЗ в умовах нового регуляторного середовища 2025 р. та аналіз практики конкретної страхової компанії в цих умовах залишаються актуальними завданнями.

Метою кваліфікаційної роботи є дослідження теоретичних засад, аналіз сучасного стану та визначення напрямів розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні на прикладі ПрАТ «СК «Євроінс Україна».

Для досягнення поставленої мети визначено такі завдання:

- розкрити економічну сутність страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів та його функції у системі страхового захисту;
- дослідити механізм здійснення ОСЦПВВНТЗ;
- проаналізувати нормативно-правову базу регулювання ОСЦПВВНТЗ в Україні;
- оцінити сучасний стан та тенденції розвитку ринку страхування цивільної відповідальності в Україні;
- проаналізувати фінансово-господарську діяльність ПрАТ «СК «Євроінс Україна» та показники платоспроможності за стандартами Solvency II;
- дослідити практику провадження ОСЦПВВНТЗ у ПрАТ «СК «Євроінс Україна»;
- узагальнити зарубіжний досвід розвитку страхування цивільної відповідальності та визначити можливості його імплементації в Україні;
- обґрунтувати напрями вдосконалення функціонування ринку ОСЦПВВНТЗ в Україні.

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

Предметом дослідження є теоретико-організаційні основи та практичні аспекти розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в умовах ринкової трансформації.

У процесі дослідження використано: загальнонаукові методи (аналіз, синтез, класифікація, порівняння); методи фінансового аналізу (горизонтальний і вертикальний аналіз, коефіцієнтний метод); розрахунок показників платоспроможності; порівняльний аналіз міжнародних моделей ОСЦПВВНТЗ.

Інформаційну базу складають: Закони України, Директива ЄС 2009/103/ЄС, нормативні акти НБУ, статистика НБУ та МТСБУ, фінансова звітність ПрАТ «СК «Євроінс Україна», наукові праці вітчизняних науковців.

Практичне значення отриманих результатів полягає в можливості їх використання страховими компаніями для вдосконалення розвитку продуктів ОСЦПВВНТЗ.

Структура роботи: вступ, три розділи основного змісту, висновки, список використаних джерел, додатки. Основний текст роботи викладено на 74 сторінках, та список використаних джерел включає 57 найменувань.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ОРГАНІЗАЦІЙНІ ОСНОВИ ЗДІЙСНЕННЯ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВТОВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

1.1. Економічна сутність страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів

Страхування відповідальності в цілому є важливою складовою системи економічного захисту, спрямованою на покриття ризиків, пов'язаних із заподіянням шкоди третім особам у процесі діяльності суб'єктів господарювання та громадян. Його економічна сутність полягає у формуванні механізму перерозподілу фінансових ризиків, за якого потенційні зобов'язання щодо відшкодування шкоди трансформуються у заздалегідь визначені страхові платежі, що забезпечує стабільність фінансового становища страхувальників та гарантії компенсації для потерпілих. У межах цієї категорії особливого значення набуває страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, яке виконує функцію фінансового захисту учасників дорожнього руху та сприяє підвищенню рівня економічної безпеки в суспільстві.

Теоретичне підґрунтя страхування відповідальності розкривається через концепцію «інтерналізації зовнішніх витрат», що бере початок з теорії добробуту А. Пігу. Відповідно до неї, якщо діяльність суб'єкта генерує витрати для суспільства, які він не несе самотійно, виникає ринкова неефективність [10]. Обов'язкове страхування відповідальності є одним зі способів усунення цієї неефективності шляхом включення потенційних зовнішніх витрат до ціни страхового поліса. Так, власник транспортного засобу, сплачуючи страхову премію, де-факто «оплачує» частину тієї шкоди, яку він статистично може заподіяти іншим учасникам дорожнього руху.

З організаційно-економічної точки зору страхування відповідальності поділяється на добровільне та обов'язкове. Добровільна форма орієнтована на задоволення індивідуалізованих потреб суб'єктів, які усвідомлюють специфічні ризики власної діяльності та прагнуть їх мінімізувати. Водночас обов'язкове страхування запроваджується державою у тих сферах, де ризик заподіяння шкоди має масовий і систематичний характер, потерпілі сторони позбавлені можливості впливати на поведінку потенційного заподіювача, а ринкові механізми не забезпечують належного рівня страхового покриття. Саме сукупність зазначених умов притаманна сфері автомобільного транспорту, що зумовлює особливий статус обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВВНТЗ) у системі страхового захисту.

Функції страхування відповідальності та їх конкретний прояв у системі ОСЦПВВНТЗ наведено в табл. 1.1.

Таблиця 1.1

Функції страхування відповідальності та їх прояв у системі ОСЦПВВНТЗ

Функція	Економічний зміст та прояв у сфері ОСЦПВВНТЗ
Захисна	Формує фінансовий «буфер» між заподіяною шкодою і реальними активами страхувальника; потерпілий отримує компенсацію незалежно від платоспроможності винуватця
Перерозподільна	Страхові премії всіх учасників концентруються у єдиному фонді, з якого відшкодовуються збитки постраждалих; ризик розподіляється між мільйонами власників ТЗ
Превентивна	Тарифна система бонус-малус стимулює безаварійне водіння; підвищені тарифи для аварійних водіїв є інструментом управління ризик-поведінкою
Соціальна стабілізація	Гарантійний фонд МТСБУ забезпечує виплати потерпілим навіть тоді, коли винуватець є незастрахованим або некредитоспроможним
Інвестиційна	Акумуляовані страхові резерви тимчасово розміщуються страховиками в дозволені активи, стимулюючи розвиток фінансового ринку
Контрольна	Держава через обов'язковість, ліцензування та нагляд контролює платоспроможність страховиків і захищає права споживачів страхових послуг

Джерело: [9; 10; 32]

Аналіз функцій страхування відповідальності (табл. 1.1) дає підстави стверджувати, що цей інститут виходить далеко за межі простого фінансового захисту: він одночасно перерозподіляє ризики між учасниками ринку, впливає на поведінкові стимули та сприяє підтриманню соціальної рівноваги. Саме ця поліфункціональність пояснює, чому держава активно втручається у регулювання ринку страхування відповідальності на відміну від більшості інших його видів [32].

Порівняльну характеристику добровільного та обов'язкового страхування відповідальності наведено в табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Порівняльна характеристика добровільного та обов'язкового страхування відповідальності

Критерій	Добровільне страхування відповідальності	Обов'язкове страхування (ОСЦПВВНТЗ)
Підстава виникнення	Договір за ініціативою страхувальника	Вимога закону
Об'єкт страхування	Ризики на розсуд сторін	Цивільна відповідальність власника ТЗ перед третіми особами
Розмір покриття	Визначається договором без обмежень	В межах законодавчо встановлених лімітів
Тарифоутворення	Вільне (ринкове)	Регульоване (базові тарифи – НБУ/НКФП)
Санкції за відсутність	Відсутні	Адміністративний штраф
Гарантійний фонд	Відсутній	МТСБУ
Міжнародне визнання	Обмежене	Система «Зелена картка»

Джерело: [9; 10; 39]

Порівняльний аналіз (табл. 1.2) унаочнює принципові відмінності між двома формами страхування відповідальності. Підсумовуючи розгляд економічних засад, зазначимо, що ефективна система страхування відповідальності повинна відповідати трьом критеріям: доступності для страхувальників, достатності для потерпілих та фінансової стійкості для

страховиків [10]. Пошук оптимального балансу між ними є ключовим завданням регуляторної політики у сфері ОСЦПВВНТЗ.

Для повноти розуміння місця ОСЦПВВНТЗ у системі страхування важливо розглянути основні види страхування відповідальності загалом. У страховій практиці виокремлюють кілька ключових груп:

- страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦПВВНТЗ) – найбільш масовий вид, що є обов'язковим у переважній більшості країн світу; забезпечує відшкодування шкоди третім особам, заподіяної під час експлуатації наземних транспортних засобів [39];

- страхування професійної відповідальності – захищає спеціалістів (лікарів, адвокатів, нотаріусів, аудиторів, архітекторів) від майнових претензій клієнтів унаслідок помилок, упущень або недбалості при виконанні професійних обов'язків; може бути як добровільним, так і обов'язковим залежно від виду діяльності [32];

- страхування відповідальності роботодавця – покриває зобов'язання підприємства перед працівниками у зв'язку із виробничими травмами, профзахворюваннями або загибеллю на виробництві; особливо розвинене в країнах із розвиненим трудовим законодавством [8];

- страхування відповідальності виробника – захищає виробників та продавців товарів від претензій споживачів, пов'язаних із заподіянням шкоди дефектною продукцією; обов'язкове у більшості країн ЄС відповідно до директив про захист прав споживачів [55];

- страхування відповідальності за забруднення навколишнього середовища – покриває збитки третіх осіб і витрати на ліквідацію наслідків аварійних викидів та забруднень; актуальне для підприємств хімічної, нафтогазової та енергетичної галузей [15];

- страхування відповідальності перевізників (CMR, авіаційне, морське) – захищає перевізників від претензій у зв'язку з пошкодженням або втратою вантажу, затримкою доставки чи заподіянням шкоди пасажиром; здійснюється переважно на умовах міжнародних конвенцій 5

– страхування відповідальності директорів і посадових осіб (D&O – Directors and Officers) – захищає керівників компаній від особистої майнової відповідальності за рішення, прийняті в межах їх повноважень, що завдали шкоди акціонерам, кредиторам або третім особам [53].

Наведена класифікація демонструє широкий спектр видів страхування відповідальності, однак саме ОСЦПВВНТЗ посідає серед них особливе місце завдяки масовості, обов'язковому характеру та безпосередньому зв'язку із захистом прав мільйонів громадян. Якщо більшість інших видів страхування відповідальності орієнтовані на захист специфічних професійних або комерційних ризиків, то ОСЦПВВНТЗ стосується кожного власника транспортного засобу незалежно від роду його діяльності [10].

Становлення ОСЦПВВНТЗ в Україні як одного з ключових видів страхування відповідальності відбувалося поступово. Основні етапи цього процесу відображено в табл. 1.3.

Таблиця 1.3

Основні етапи становлення ОСЦПВВНТЗ в Україні

Етап / рік	Ключовий зміст
1993-1997 рр.	Перші спроби добровільного страхування цивільної відповідальності водіїв. У 1997 р. – вступ України до міжнародної системи «Зелена картка» та заснування МТСБУ
2004-2005 рр.	Прийняття Закону України №1961-IV «Про ОСЦПВВНТЗ»; запровадження обов'язкового страхування з 01.01.2005. Закладено основи системи: тарифи, ліміти, функції МТСБУ
2011-2016 рр.	Поетапне підвищення лімітів відповідальності; розширення продуктової лінійки страховиків. Запровадження добровільної системи прямого врегулювання збитків (ПВЗ) у 2016 р.
2017-2019 рр.	Перехід до обов'язкового ПВЗ для частини страховиків; запровадження електронного поліса (е-поліса) у 2019 р. – цифровізація договірної підсистеми
2022-2024 рр.	Підвищення лімітів у зв'язку з інфляцією та курсовими коливаннями. Прийняття нового Закону №3720-IX від 21.05.2024 р. – системна реформа ринку ОСЦПВВНТЗ відповідно до Директиви ЄС 2009/103/ЄС
з 01.01.2025 р.	Набуття чинності Законом №3720-IX: вільне ціноутворення, підвищення лімітів удвічі, обов'язкове ПВЗ для всіх СК, скасування франшизи, перехід до виключно електронних полісів з 2026 р.

Джерело: [26; 28; 39]

Як свідчать дані табл. 1.3, становлення ОСЦПВВНТЗ в Україні пройшло шлях від перших добровільних практик 1990-х років до запровадження повноцінної обов'язкової системи у 2005 р. та якісної реформи 2024-2025 рр. Переломним моментом кожного етапу були зміни в нормативно-правовому регулюванні, що відображали як внутрішні потреби ринку, так і зовнішні євроінтеграційні орієнтири [39; 55].

Отже, проведене дослідження сутності страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів дозволяє зробити висновок, що ОСЦПВВНТЗ є складною соціально-економічною та правовою категорією, яка поєднує у собі механізми ринкового страхування та елементи державного регулювання. Його функціонування спрямоване не лише на захист майнових інтересів страхувальників, а й на забезпечення гарантованого відшкодування шкоди потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах. Особливістю даного виду страхування є його обов'язковий характер, що обумовлює залучення широкого кола учасників та формування багаторівневої системи взаємодії між ними. При цьому ключову роль відіграють страхові компанії, МТСБУ та державний регулятор, які забезпечують стабільність функціонування системи та захист прав усіх сторін страхових відносин.

1.2. Механізм здійснення страхування цивільної відповідальності автовласників транспортних засобів

Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів належить до найбільш розповсюджених видів страхування, що забезпечує фінансову захищеність автовласників та власників інших транспортних засобів від широкого спектра потенційних ризиків.

Щорічно на дорогах України реєструється від 150 до 200 тисяч дорожньо-транспортних пригод, унаслідок яких десятки тисяч людей отримують травми

або гинуть, а матеріальні збитки сягають мільярдів гривень [35]. Цей масштаб збитків унеможлиблює їх покриття виключно за рахунок власних коштів винуватців ДТП, адже переважна більшість водіїв не має достатніх резервів для відшкодування серйозної шкоди здоров'ю або значної матеріальної шкоди. Саме тому інститут ОСЦПВВНТЗ є не просто ринковим інструментом, а системоутворюючим елементом соціального захисту всіх учасників дорожнього руху.

За своєю правовою природою ОСЦПВВНТЗ є видом страхування, при якому страховик бере на себе зобов'язання відшкодувати збитки третій особі замість страхувальника у разі, якщо останній завдав цій особі шкоди під час керування транспортним засобом [39]. Ця конструкція принципово відрізняється від майнового страхування і від особистого страхування. При ОСЦПВВНТЗ страхувальник придбаває поліс не заради власного збагачення у разі страхового випадку, а заради звільнення від потенційного обов'язку самостійно відшкодувати шкоду третій особі [9].

З метою подальшого обґрунтування сутності досліджуваного поняття в табл. 1.4 наведено визначення страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, запропоновані різними науковцями.

Таблиця 1.4

**Наукові підходи до визначення поняття «цивільна відповідальність
власників транспортних засобів»**

Автор	Визначення
Осадець С. С [32]	«Особливістю страхування цивільно-правової відповідальності є те, що на відміну від інших, підгалузь відіграє подвійну роль – з одного боку вона захищає страхувальника, адже саме він може порушити свої обов'язки, чим може викликати вчинення шкоди іншим особам або їх майна, з іншого боку – страхування відповідальності захищає осіб та майно, які навіть не зазначені у договорі страхування від шкоди, яку страхувальник може їм нанести».
Говорушко Т. А. [11]	«Різновидом автотранспортного страхування є обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Дане страхування здійснюється з метою забезпечення компенсації шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну постраждалих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди та захисту майнових інтересів страхувальників».

Продовження табл. 1.4

Базилевич В.Д., Базилевич К.С. [4]	«Страховання цивільної відповідальності власників транспортних засобів є формою захисту майнових інтересів третіх осіб, яким може бути заподіяна шкода внаслідок використання транспортного засобу, та одночасно забезпечує фінансовий захист самого страхувальника від непередбачуваних витрат, пов'язаних із відшкодуванням такої шкоди».
Внукова Н.М. [9]:	«Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів є інструментом соціального захисту потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах, що функціонує на основі перерозподілу фінансового ризику між учасниками страхового пулу і гарантує відшкодування шкоди незалежно від платоспроможності винуватця».

На підставі аналізу визначень, наведених у табл. 1.4, можна дійти висновку, що страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів за своєю сутністю є механізмом фінансового захисту, спрямованим на відшкодування шкоди особам, які постраждали внаслідок дій або бездіяльності власників транспортних засобів. Цей вид страхування гарантує, що у разі виникнення дорожньо-транспортної пригоди чи іншої події, у якій транспортний засіб визнано винним, потерпілі отримають належну компенсацію завданих збитків, що дозволяє уникнути проблем, пов'язаних із фінансовою неспроможністю відповідальної сторони [46].

Важливим аспектом сутності ОСЦПВВНТЗ є чіткий поділ видів шкоди, що підлягають відшкодуванню. Виокремлюються два блоки: майнова шкода (пошкодження або знищення майна потерпілого) та шкода, заподіяна життю і здоров'ю (витрати на лікування, реабілітацію, втрата доходу внаслідок непрацездатності, а у разі загибелі потерпілого – витрати на поховання та утримання непрацездатних утриманців) [39]. Для кожного виду встановлюється окремий ліміт відповідальності.

Права та обов'язки учасників правовідносин у системі ОСЦПВВНТЗ визначають структуру механізму (табл. 1.5).

Таблиця 1.5

Права та обов'язки учасників правовідносин у системі ОСЦПВВНТЗ

Суб'єкт	Права	Обов'язки
Страховальник (власник / водій ТЗ)	Вимагати виплату в межах лімітів; оскаржити відмову страховика; отримати поліс без необґрунтованої відмови	Укласти договір до початку експлуатації ТЗ; сплачувати премію; повідомити страховика про ДТП у встановлений строк
Страховик (ліцензована СК – член МТСБУ)	Перевіряти обставини ДТП; організовувати незалежну експертизу; пред'являти регресні вимоги у передбачених випадках	Не відмовляти у продажу поліса без підстав; провести врегулювання в строки; здійснити виплату у повному обсязі
Потерпіла особа (третя сторона)	Вимагати відшкодування від страховика; звернутися до МТСБУ при незастрахованому винуватці; обрати між ПВЗ і зверненням до страховика винуватця	Вжити заходів для зменшення шкоди; надати документи, що підтверджують розмір збитків; пред'явити вимогу в строки позовної давності
МТСБУ	Виключати членів, що порушують вимоги; встановлювати обов'язкові правила; управляти гарантійним фондом	Здійснювати гарантійні виплати; представляти Україну в системі «Зелена картка»; вести реєстр договорів ОСЦПВВНТЗ
Регулятор (НБУ)	Видавати та відкликати ліцензії; застосовувати заходи впливу; встановлювати нормативи	Здійснювати нагляд за платоспроможністю страховиків; захищати права споживачів; публікувати статистику ринку

Джерело: [9; 26; 39]

Аналіз суб'єктного складу (табл. 1.5) демонструє, що система ОСЦПВВНТЗ є багаторівневою конструкцією, де кожен учасник є носієм конкретних прав і обов'язків. Принципово важливою є роль МТСБУ як «замикаючого» елементу системи, що перебирає відповідальність у ситуаціях, коли ринковий механізм не спрацьовує [26]. Без такого інституціонального «запобіжника» система ОСЦПВВНТЗ не могла б забезпечити надійний захист прав потерпілих.

Фактори диференціації страхової премії за ОСЦПВВНТЗ та їх актуарне обґрунтування наведено в табл. 1.6.

Таблиця 1.6

Фактори диференціації страхової премії за ОСЦПВВНТЗ та їх актуарне обґрунтування

Фактор	Вплив на тариф	Актуарне обґрунтування
Тип та категорія ТЗ	Вантажні та автобуси – вищий тариф; мотоцикли – специфічна шкала	Маса та швидкість ТЗ корелюють із тяжкістю наслідків ДТП
Об'єм двигуна (легкові)	Зростає пропорційно потужності ТЗ	Потужніший автомобіль здатний завдати більших збитків при аварії
Регіон реєстрації / використання	Міські агломерації – вищий коефіцієнт; сільська місцевість – нижчий	Щільність дорожнього руху та статистика ДТП суттєво різняться за регіонами
Строк дії договору	Короткострокові (до 15 днів) – підвищений добовий тариф	Зниження адмін. витрат за довгострокових договорів
Система бонус-малус	Знижка до 50 % за безаварійну їзду; надбавка до 100 % за аварійність	Матеріальний стимул до обережного водіння та чесного декларування
Вік та стаж водія	Молоді водії (до 22 р.) та стаж до 3 р. – підвищений тариф	Статистично вища аварійність серед недосвідчених водіїв

Джерело: [28; 32; 36]

Розгляд факторів диференціації (табл. 1.6) виявляє, що тарифна система ОСЦПВВНТЗ намагається максимально враховувати індивідуальний профіль ризику кожного страхувальника [32]. Водночас існуючі методи диференціації мають певні обмеження: вони ґрунтуються переважно на статичних характеристиках, тоді як реальна ризиковість водія визначається також стилем водіння та часом доби їзди. Подолання цих обмежень стає можливим завдяки телематичним технологіям страхування (UBI – Usage-Based Insurance), що поступово впроваджуються на вітчизняному ринку [28].

Соціальна значущість ОСЦПВВНТЗ виходить за суто страхові межі [8; 15]. Система обов'язкового страхування є потужним інструментом збору статистичної інформації про ДТП. Участь України в системі «Зелена картка» робить ОСЦПВВНТЗ елементом міжнародної мобільності громадян. В Україні основним механізмом компенсації потерпілих від ДТП залишається саме

страхування відповідальності, що покладає на систему ОСЦПВВНТЗ подвійне навантаження – комерційне та соціально-захисне [46].

Динаміку змін лімітів відповідальності за договором ОСЦПВВНТЗ в Україні відображено в табл. 1.7.

Таблиця 1.7

Ліміти відповідальності за договором ОСЦПВВНТЗ в Україні: динаміка змін

Період	Здоров'я / життя (1 особа)	Здоров'я / життя (подія)	Майно (1 особа)	Майно (подія)
До 01.01.2025 (Закон №1961)	320 000 грн	не обмежено	160 000 грн	800 000 грн
З 01.01.2025 (Закон №3720-IX)	500 000 грн	5 000 000 грн	250 000 грн	1 250 000 грн
Після скасування воєнного стану (з 01.01.2026 або пізніше)	1 000 000 грн	20 000 000 грн	без ліміту на особу	2 000 000 грн
Після вступу до ЄС (4 роки перехідного)	≥ 1 300 000 євро	≥ 6 450 000 євро	-	≥ 1 300 000 євро

Джерело: [28; 39; 55;]

З даних табл. 1.7 видно, що з прийняттям Закону №3720-IX ліміти відповідальності за ОСЦПВВНТЗ суттєво зросли з 01.01.2025 р. Це є прямим наслідком євроінтеграційних зобов'язань України та курсу на приведення вітчизняного страхового ринку у відповідність до стандартів Директиви ЄС 2009/103/ЄС [55]. Підвищення лімітів посилює захист потерпілих, проте призводить до зростання страхових премій, що потребує від регулятора ретельного балансування між доступністю страхового продукту та достатністю покриття.

Механізм ОСЦПВВНТЗ доцільно розглядати як динамічну систему взаємопов'язаних підсистем, кожна з яких вирішує конкретне завдання: залучення учасників до страхового пулу (договірна підсистема), перетворення

страхових внесків на реальні виплати (фінансова підсистема), гарантування виплат у нестандартних ситуаціях (гарантійна підсистема) та забезпечення міжнародної портативності захисту (міжнародна підсистема) [9; 26].

Структурно-функціональну схему цього механізму представлено на рис.1.1.

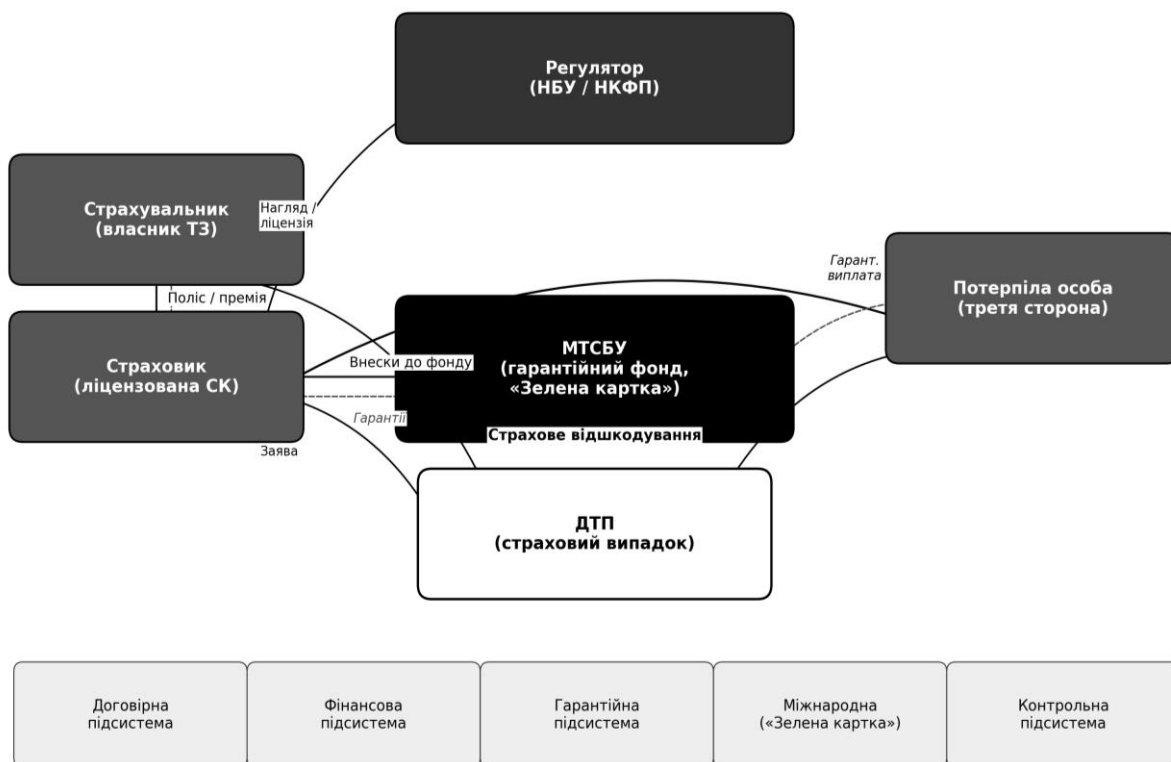


Рис. 1.1. Структурно-функціональна схема механізму ОСЦПВВНТЗ

Джерело: [8; 39]

Як видно з рис. 1.1, механізм ОСЦПВВНТЗ охоплює п'ять суб'єктів (страховальник, страховик, потерпіла особа, МТСБУ, регулятор), між якими виникають фінансові, правові та інформаційні потоки [8]. МТСБУ виступає центральним координаційним вузлом, що пов'язує комерційних страховиків з гарантійною функцією та міжнародною системою «Зелена картка».

Договірна підсистема реалізується через процедуру укладення страхового поліса. Власник транспортного засобу зобов'язаний придбати поліс ще до початку його використання на дорогах загального користування. Страховик не має права відмовити у продажі поліса особі, яка виконала встановлені законом вимоги – ОСЦПВВНТЗ є договором публічного характеру [39]. Запровадження

електронного поліса (е-поліса) у 2019 році стало важливим кроком у цифровізації договірної підсистеми: нині поліс можна придбати в будь-який час доби через мобільний додаток за кілька хвилин [28].

Фінансова підсистема функціонує через систему страхових резервів, що формуються страховиками відповідно до актуарних вимог регулятора [36]. Ключовими видами резервів є: резерв незароблених премій (RNP), резерв заявлених, але не врегульованих збитків (RBNS) та резерв понесених, але не заявлених збитків (IBNR). Достатність цих резервів є предметом постійного нагляду і ключовим показником фінансової стійкості страховика.

Центральне місце у фінансовій підсистемі займає процедура врегулювання страхових збитків. Після настання ДТП потерпіла особа ініціює страховий процес шляхом подання заяви. Залежно від характеру збитків застосовується два підходи: спрощений (Євро-протокол без участі поліції) – для дрібних ДТП без постраждалих; стандартний (з участю патрульної поліції) – в усіх інших випадках [17; 39].

Порівняльну характеристику механізмів врегулювання збитків у системі ОСЦПВВНТЗ наведено в табл. 1.8.

Таблиця 1.8

**Порівняльна характеристика механізмів врегулювання збитків у системі
ОСЦПВВНТЗ**

Критерій	Традиційне врегулювання	Пряме врегулювання збитків (ПВЗ)
До кого звертається потерпілий	До страховика винуватця ДТП	До власного страховика (за наявності поліса ОСЦПВВНТЗ)
Умова застосування	Застосовується завжди	Потерпілий має чинний поліс; ДТП – зіткнення 2 ТЗ без загиблих
Перевага для потерпілого	Залежить від сервісу страховика винуватця	Відомий страховик, вищий стимул до якісного сервісу
Розрахунки між компаніями	Відсутні	Через кліринг МТСБУ
Вплив на конкуренцію	Слабкий	Сильний: страховик змагається за якість врегулювання
Застосування в Україні	Переважаючий механізм до 2017 р.	Запроваджено з 2017 р.; поступово розширюється

Джерело: [26; 39; 46]

Порівняння двох механізмів врегулювання (табл. 1.8) засвідчує, що запровадження системи прямого врегулювання збитків у 2017 році стало значним кроком у підвищенні якості страхового сервісу [46]. За традиційною схемою потерпілий залежав від сумлінності страховика, з яким не мав жодних прямих відносин. Система ПВЗ усунула цей недолік, оскільки страховик, знаючи, що незадоволений потерпілий може перейти до конкурента, отримує сильний комерційний стимул до оперативного і справедливого відшкодування [10].

Гарантійна підсистема механізму ОСЦПВВНТЗ зосереджена в МТСБУ і забезпечує виплати у випадках, коли ринковий механізм не спрацьовує [26]. Найбільшу частку в операційному навантаженні МТСБУ займають гарантійні виплати за нестрахованих винуватців, що засвідчує досі значний рівень ухилення від обов'язкового страхування. Динаміка лімітів відповідальності демонструє стабільне зростання починаючи з 2017 р., особливо прискорене у 2022-2025 рр. у зв'язку з євроінтеграційним курсом України [55].

Міжнародний вимір механізму ОСЦПВВНТЗ реалізується через систему «Зелена картка». Характеристику цієї системи наведено у табл. 1.9.

Таблиця 1.9

Характеристика міжнародної системи «Зелена картка» та участь України

Елемент системи	Характеристика
Назва системи	Міжнародна система «Зелена картка» (International Motor Insurance Certificate)
Рік заснування	1949 р. (резолюція Економічної комісії ООН для Європи)
Кількість країн-учасниць	48 країн Європи, Близького Сходу та Північної Африки (станом на 2024 р.)
Учасник від України	МТСБУ (Моторне (транспортне) страхове бюро України) з 1997 р.
Принцип дії	Поліс «Зелена картка» підтверджує наявність ОСЦПВВНТЗ і визнається в усіх країнах-учасницях системи
Врегулювання збитків за кордоном	Здійснює національне страхове бюро країни перебування; регресна вимога – до бюро країни реєстрації ТЗ
Вартість поліса для України	Визначається відповідно до країни призначення та типу ТЗ; базується на мінімальних лімітах країни перебування

Джерело: складено на основі [26; 54; 55]

Дані табл. 1.9 засвідчують, що система «Зелена картка» є важливою складовою міжнародного виміру механізму ОСЦПВВНТЗ. Завдяки членству України в цій системі з 1997 року, вітчизняні власники транспортних засобів можуть вільно пересуватися країнами-учасницями без придбання локального страхового поліса в кожній з них [54]. Водночас система накладає на МТСБУ зобов'язання з гарантування виплат по страхових випадках за участю українських ТЗ за кордоном, що потребує підтримання достатнього рівня резервів та перестрахового захисту.

Механізм ОСЦПВВНТЗ є складною багаторівневою системою, що поєднує ринкові та регуляторні елементи. Ефективність цього механізму визначається не лише рівнем охоплення страхуванням чи розміром лімітів, а й швидкістю та якістю врегулювання збитків, рівнем довіри споживачів і стійкістю гарантійних інститутів. Подальший розвиток механізму пов'язаний із трьома ключовими трендами: гармонізацією з вимогами ЄС, цифровізацією страхових процесів та впровадженням персоналізованих тарифів на основі телематики.

1.3. Нормативно-правове регулювання страхування цивільної відповідальності в Україні

Нормативно-правове регулювання ОСЦПВВНТЗ в Україні формується на трьох рівнях: міжнародному (директиви ЄС, конвенції), національному законодавчому (закони України) та підзаконному (нормативні акти НБУ, правила МТСБУ). Взаємодія цих рівнів визначає правові рамки, у яких функціонує вся система страхування цивільної відповідальності. Ключові нормативні акти та їх зміст наведено в табл. 1.10.

Таблиця 1.10

Нормативно-правова база регулювання ОСЦПВВНТЗ в Україні

Нормативний акт	Рік / набуття чинності	Ключові положення щодо ОСЦПВВНТЗ
Директива ЄС 2009/103/ЄС [55]	2009 р.	Встановлює мінімальні ліміти відповідальності та вимоги до обов'язкового страхування у країнах ЄС; є орієнтиром для реформування законодавства України
Закон України №1961-IV «Про ОСЦПВВНТЗ» [39]	2004 / 01.01.2005	Перший спеціальний закон; визначав порядок страхування, тарифи, ліміти відповідальності, функції МТСБУ (діяв до 31.12.2024)
Закон України №3720-IX [39]	21.05.2024 / 01.01.2025	Нова редакція: вільне ціноутворення, підвищені ліміти, обов'язкове ПВЗ, скасування франшизи та зносу, електронні поліси з 2026 р.
Нормативні акти НБУ з регулювання страхового ринку [28]	2020 - по т.ч.	Регулювання платоспроможності страховиків, нагляд, ліцензування, захист прав споживачів; звітність і статистика ринку
Кодекс України про адміністративні правопорушення [17]	1984 / зі змінами	Встановлює санкції за відсутність чинного поліса ОСЦПВВНТЗ під час управління транспортним засобом

Джерело: складено на основі [17; 26; 28; 39; 55]

Основу нормативно-правової бази складає Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» № 3720-IX від 21.05.2024 р. [39]. Цей закон протягом майже двадцяти років визначав умови укладення договорів страхування, розміри страхових тарифів (через систему коефіцієнтів НБУ), порядок врегулювання збитків та функції МТСБУ. Разом з тим за роки дії закону більшість його положень морально застаріла і перестала відповідати реаліям ринку та євроінтеграційним прагненням України. Ліміти відповідальності не переглядалися системно, тарифна модель була жорсткою, а процедура врегулювання збитків залишалась обтяжливою для потерпілих.

Переломним моментом стало прийняття 21 травня 2024 р. нового Закону України №3720-IX «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів», який набув чинності з 01.01.2025 р. Закон розроблявся з урахуванням положень Директиви Європейського Парламенту і Ради 2009/103/ЄС [55] та спрямований на системну модернізацію ринку ОСЦПВВНТЗ в Україні. Детальну характеристику ключових новацій нового закону наведено в табл. 1.11.

Таблиця 1.11

Ключові новації Закону України №3720-IX від 21.05.2024 р. та їх вплив на ринок ОСЦПВВНТЗ

Напрямок змін	Зміст новації та наслідки для ринку
Ціноутворення	Відмова від державного регулювання тарифів НБУ. З 2025 р. кожна страхова компанія самостійно розраховує тариф для кожного клієнта індивідуально. Страховики зобов'язані розміщувати методику розрахунку премії на власних сайтах. Це посилює конкуренцію та створює стимули для точнішої актуарної оцінки ризиків
Ліміти відповідальності	Поетапне підвищення лімітів: з 01.01.2025 – 500 тис. грн (здоров'я, 1 особа) та 250 тис. грн (майно, 1 особа); після скасування воєнного стану – 1 млн грн та 2 млн грн на подію; після вступу до ЄС – відповідно до Директиви 2009/103/ЄС ($\geq 1,3$ млн євро). Мета – забезпечити реальне покриття збитків потерпілих в умовах зростання вартості ремонту та медичних послуг
Пряме врегулювання збитків (ПВЗ)	ПВЗ стає обов'язковим для всіх страховиків-членів МТСБУ. Потерпілий звертається до свого страховика, а не до страховика винуватця. Страховики розраховуються між собою через кліринг МТСБУ. Це усуває ситуацію, коли потерпілий залежав від сумлінності чужої компанії
Скасування франшизи	Заборона застосування будь-якої франшизи у договорах ОСЦПВВНТЗ. До 2025 р. страховики могли включати умову, за якою частину збитку сплачував сам винуватець. Скасування франшизи спрощує систему та підвищує рівень захисту потерпілих, однак неминуче веде до зростання страхових премій
Відшкодування без зносу	Заборона застосування коефіцієнта зносу при розрахунку виплати за майнову шкоду. Раніше страховики зменшували суму виплати з урахуванням «зносу» деталей. Тепер потерпілий отримує повну вартість відновлювального ремонту без знижок на амортизацію
Електронний поліс	З 2026 р. договори ОСЦПВВНТЗ укладатимуться виключно в електронній формі. Всі відомості про договір вносяться до Єдиної централізованої бази даних МТСБУ. Поліс набуває чинності з моменту його реєстрації в базі, незалежно від наявності паперового примірника
Контроль і перевірки	Розширено перелік суб'єктів, уповноважених перевіряти наявність поліса: крім Національної поліції, право перевірки отримали Держприкордонслужба та Укртрансбезпека. Запроваджено можливість автоматичної перевірки через камери фіксації порушень

Права пільгових категорій	Скасовано звільнення окремих категорій громадян від обов'язку страхування. Усі пільговики зобов'язані укласти договір ОСЦПВВНТЗ, однак мають право на знижку 50% від вартості поліса
---------------------------	--

Джерело: складено на основі [26; 28; 39; 55]

Найбільш резонансною зміною Закону №3720-IX є запровадження вільного ціноутворення. До 2025 р. вартість поліса розраховувалась за єдиною формулою: базовий страховий платіж, встановлений НБУ, множився на коригуючі коефіцієнти (залежно від типу ТЗ, регіону реєстрації, стажу водія тощо). Така модель не дозволяла страховикам гнучко реагувати на зміни ризикового портфеля і фактично усереднювала тарифи для клієнтів із різним ризиком. З 2025 р. кожна страхова компанія самостійно розраховує тариф для кожного страхувальника, зобов'язана оприлюднити методику розрахунку на власному сайті та не має права відмовити у продажі поліса без обґрунтованих підстав. Це посилює конкуренцію між страховиками і стимулює розвиток актуарних технологій, зокрема телематичного страхування [28].

Другою принциповою новацією є поетапне підвищення лімітів відповідальності до рівня стандартів ЄС. Директива 2009/103/ЄС зобов'язує країни-члени забезпечити мінімальні ліміти у розмірі 1 300 000 євро на одного потерпілого за шкоду здоров'ю та 1 300 000 євро за майнову шкоду на один страховий випадок [55]. Для поступового досягнення цих показників в Україні передбачено три кроки: перший – з 01.01.2025 р. (500 тис. грн / 250 тис. грн); другий – після скасування воєнного стану (1 млн грн / 2 млн грн на подію); третій – протягом чотирьох років після вступу до ЄС (відповідно до Директиви). Таке поетапне підвищення дозволяє ринку адаптуватись без різкого збільшення тарифного навантаження на страхувальників.

Обов'язкове пряме врегулювання збитків (ПВЗ) є ще однією системною зміною Закону №3720-IX. З 01.01.2025 р. всі страховики-члени МТСБУ зобов'язані брати участь у системі ПВЗ. Це означає, що потерпілий у ДТП, який має власний чинний поліс ОСЦПВВНТЗ, може звернутися за компенсацією до свого страховика, а не до компанії винуватця. Страховики потерпілого і винуватця надалі розраховуються між собою через кліринговий механізм

МТСБУ [26]. До 2025 р. в системі ПВЗ добровільно брали участь лише окремі компанії, а більшість потерпілих змушені були мати справу із чужою страховою компанією, яка не була зацікавлена у якісному сервісі. Обов'язкове ПВЗ усуває цю диспропорцію і формує у страховиків потужний комерційний стимул до оперативного та справедливого врегулювання.

Скасування франшизи і коефіцієнта зносу стосуються безпосередньо розміру виплат потерпілим. Франшиза – це частина збитку, яку страховик не покривав, і яку мав відшкодовувати сам винуватець. На практиці це ускладнювало стягнення і залишало потерпілих без повного відшкодування. Новим законом застосування будь-якої франшизи у договорах ОСЦПВВНТЗ заборонено [26]. Аналогічно, раніше страховики зменшували суму виплати за майнову шкоду з урахуванням «зносу» пошкоджених деталей – тобто потерпілий отримував меншу суму, ніж реальна вартість ремонту. Відтепер виплата розраховується за вартістю відновлювального ремонту без застосування коефіцієнта зносу, що наближає систему до реального відшкодування збитків.

Перехід до виключно електронних полісів з 2026 р. завершує цифрову трансформацію договірної підсистеми, розпочату запровадженням е-поліса у 2019 р. Усі відомості про договір ОСЦПВВНТЗ вноситимуться до Єдиної централізованої бази даних МТСБУ, а поліс набуватиме чинності з моменту реєстрації в базі. Це унеможливить фальсифікацію полісів, спростить перевірку наявності страховки та знизить адміністративні витрати страховиків [26].

Окремим блоком Закону №3720-IX врегульовано питання контролю за наявністю поліса. Розширено перелік суб'єктів, уповноважених перевіряти страховий статус транспортного засобу: крім Національної поліції, таке право отримали Держприкордонслужба (під час прикордонного контролю) та Укртрансбезпека (під час нагляду за перевізниками). Також передбачено можливість автоматичної перевірки через системи відеофіксації порушень, що суттєво підвищить рівень охоплення ринку страхування [17].

Ключовим міжнародним орієнтиром для реформування українського законодавства є Директива Європейського Парламенту і Ради 2009/103/ЄС від 16.09.2009 р. [55]. Вона встановлює мінімальні обов'язкові ліміти страхової відповідальності для країн-членів ЄС, вимоги до гарантійних фондів, порядку врегулювання транскордонних збитків та обміну інформацією між національними бюро. Положення Директиви стали концептуальною основою Закону №3720-IX і визначають кінцевий орієнтир для поетапного підвищення лімітів в Україні.

Роль регулятора страхового ринку в Україні від 2020 р. виконує Національний банк України, до якого перейшли повноваження від ліквідованої Нацкомфінпослуг [28]. НБУ здійснює ліцензування страховиків, пруденційний нагляд за їх платоспроможністю, встановлює вимоги до страхових резервів та публікує статистику ринку. В умовах переходу до вільного ціноутворення за Законом №3720-IX пруденційна функція НБУ набуває ще більшого значення: зростання конкуренції між страховиками може призвести до занадто агресивного тарифоутворення окремими компаніями і, як наслідок, до ризиків їх неплатоспроможності.

Інституційну основу ринку ОСЦПВВНТЗ формує МТСБУ, яке діє на підставі Закону №3720-IX та власного Статуту. До компетенції бюро належать: ведення централізованого реєстру договорів ОСЦПВВНТЗ; управління гарантійним фондом для здійснення виплат потерпілим при незастрахованих або нестворених винуватцях; забезпечення виконання зобов'язань України в рамках системи «Зелена картка»; організація клірингових розрахунків між страховиками в системі ПВЗ [26].

Отже, нормативно-правове регулювання ОСЦПВВНТЗ в Україні перебуває на етапі активної трансформації. Прийняття Закону №3720-IX розпочало якісно новий цикл розвитку ринку, орієнтований на стандарти ЄС. Вільне ціноутворення, підвищення лімітів, обов'язкове ПВЗ, скасування франшизи та зносу – усі ці зміни разом формують якісно новий рівень захисту потерпілих і нові умови конкуренції для страховиків. Проте повноцінна

гармонізація з вимогами ЄС вимагатиме не лише законодавчих змін, а й відповідного інституційного та фінансового забезпечення з боку регулятора, страховиків та МТСБУ.

РОЗДІЛ 2
СУЧАСНИЙ СТАН РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ
ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВТОВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В
УКРАЇНІ

2.1. Оцінка сучасного стану розвитку ринку страхування цивільної відповідальності автовласників транспортних засобів в Україні та чинників, що його стримують

Страховий ринок України у 2022-2025 рр. пережив масштабні структурні зміни, спричинені насамперед повномасштабним збройним вторгненням РФ. Разом із тим ці чотири роки відрізняються між собою як за характером впливу зовнішніх шоків, так і за реакцією ринку на них. Сегмент страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦПВВНТЗ) виявився одним із найбільш стійких завдяки обов'язковому характеру: незалежно від кон'юнктури, кожен власник транспортного засобу залишається потенційним покупцем поліса. Водночас 2025 р. ознаменувався якісним переломом – запровадженням вільного ціноутворення на ринку ОСЦПВВНТЗ, що фундаментально змінило логіку тарифоутворення та конкурентну динаміку сегменту [8].

Передумовою аналізу ринку ОСЦПВВНТЗ є розуміння загального страхового контексту. Ключові індикатори розвитку страхового ринку України за 2022-2025 рр. наведено у табл. 2.1.

Таблиця 2.1

Основні індикатори розвитку страхового ринку України за 2022-2025 рр.

Показник	2022 р.	2023 р.	2024 р.	2025 р.	Зміна 2025/ 2022, %
Кількість страхових компаній, од.	128	101	65	57	-55,5
у т.ч. non-Life СК	116	89	55	47	-59,5

Продовження табл. 2.1

Валові страхові премії, млн грн	39 616,0	47 015,0	53 078,9	72 278,2	+82,4
Валові страхові виплати, млн грн	13 001,4	16 867,0	20 861,4	26 742,0	+105,7
Рівень виплат, %	32,8	35,9	39,3	37,0	+4,2 в.п.
Технічні резерви, млн грн	41 055,0	44 889,0	46 781,0	48 987,5	+19,3
Прийнятні активи (регул. капітал), млн грн	н/д	н/д	н/д	86 279,1	–

Джерело: складено на основі даних [28; 29]

Аналіз табл. 2.1 дозволяє виокремити кілька визначальних тенденцій. По-перше, скорочення кількості страхових компаній з 128 у 2022 р. до 57 у 2025 р. (–55,5 %) означає, що ринок функціонує майже вдвічі меншою кількістю учасників, ніж три роки тому. Це результат одночасної дії двох сил: ринкової консолідації (поглинання слабших гравців) і регуляторного очищення (виведення НБУ неплатоспроможних та недобросовісних страховиків). Особливо відчутним було скорочення серед non-Life компаній – з 116 до 47, тобто на 59,5 % [28; 29].

По-друге, валові страхові премії зросли з 39,6 млрд грн у 2022 р. до 72,3 млрд грн у 2025 р., тобто більш ніж удвічі (+82,4 %). Водночас реальне зростання, скориговане на інфляцію, є суттєво меншим, оскільки за цей же період гривня знецінилась і ціни на авторемонт та медпослуги значно зросли. По-третє, валові страхові виплати збільшились іще швидшими темпами – з 13,0 до 26,7 млрд грн (+105,7 %), що призвело до зростання загального рівня виплат з 32,8 до 37,0 %. Це свідчить про поступову збитковість ринку та зростання фактичних витрат страховиків на врегулювання вимог, що тісно пов'язане зі здороженням ремонту транспортних засобів і медичних послуг на тлі загальної інфляції [28; 29].

Детальний аналіз динаміки сегменту страхування відповідальності наведено у табл. 2.2, яка включає дані про страхові премії у розрізі видів за весь досліджуваний період 2022-2025 рр.

**Динаміка валових страхових премій зі страхування відповідальності в
Україні за 2022-2025 рр., млн грн.**

Вид страхування	2022 р.	2023 р.	2024 р.	2025 р.	Темп приросту 2025/ 2022, %
Страхування відповідальності – всього, млн грн	10 851,0	11 994,8	14 790,7	33 324,1	+207,1
ОСЦПВВНТЗ (внутрішнє), млн грн	6 848 526	8 541 847	10 836 833	23 337 936	+240,8
«Зелена картка», млн грн	н/д*	н/д*	1 952,0	5 416,8	–
Відп. перед третіми особами, млн грн	815,5	934,2	1 047,9	1 286,3	+57,7
Інші види відповідальності, млн грн	3 187,1	2 518,7	1 070,0	3 283,1	+3,0
Частка ОСЦПВВНТЗ у сегменті відповідальності, %	63,1	71,2	72,5	70,0	+6,9
Частка сегменту відповідальності в страховому ринку, %	27,4	25,5	27,9	46,1	+18,7

*Дані по «Зеленій картці» за 2022-2023 рр. у НБУ обліковувались у складі ОСЦПВВНТЗ або загальних видів відповідальності без окремого розрізу; з 2024 р. – виокремлено

Джерело: складено на основі [28; 29].

Дані табл. 2.2 розкривають масштаб трансформації ринку страхування відповідальності. Загальний обсяг страхових премій у цьому сегменті зріс із 10,9 млрд грн у 2022 р. до 33,3 млрд грн у 2025 р. – приріст більш ніж утричі (+207,1 %). Ключовим рушієм цього зростання виступало ОСЦПВВНТЗ: його частка в сегменті відповідальності коливалася в межах 70–72 %, а в абсолютному вимірі премії ОСЦПВВНТЗ зросли із 6,8 до 23,3 млрд грн (+240,8 %). При цьому частка всього сегменту страхування відповідальності у загальному страховому ринку стрибнула з 27,4 % у 2022 р. до 46,1 % у 2025 р. – тобто майже половина всіх зібраних премій на ринку тепер припадає на

страхування відповідальності, що є безпрецедентним показником для вітчизняного ринку [28; 29].

Таке різке зростання пояснюється трьома паралельними чинниками. Перший – підвищення законодавчо встановлених лімітів відповідальності у 2022-2024 рр. відповідно до євроінтеграційних зобов'язань України [28; 29]. Другий – запровадження вільного ціноутворення у 2025 р., що дозволило страховикам встановлювати тарифи, що відображають реальну актуарну вартість ризику, замість нормативно обмежених ставок. Третій – загальне дорожчання послуг автосервісу та інфляційний тиск на вартість ремонту транспортних засобів, які безпосередньо впливають на очікувані збитки і, відповідно, на актуарно обґрунтований рівень тарифу. Помітним є також стрімке зростання премій «Зелена картка» у 2025 р. – до 5,4 млрд грн, що свідчить про відновлення міжнародної мобільності українських водіїв після частково обмеженого 2022-2023 рр. [26; 27].

Для наочного відображення динаміки страхових премій і виплат зі страхування відповідальності, а також рівня виплат за ОСЦПВВНТЗ побудовано рис. 2.1 та рис. 2.2.

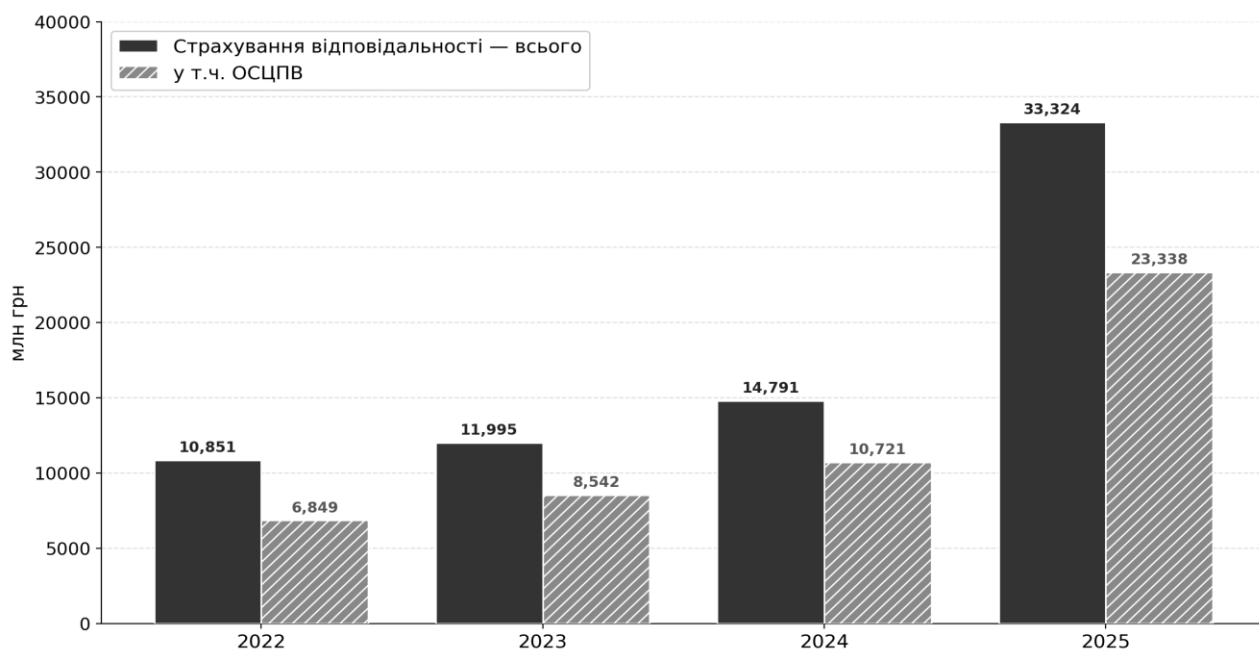


Рис.2.1. Динаміка валових страхових премій зі страхування відповідальності в Україні за 2022-2025 рр., млн грн

Джерело: складено на основі даних [28; 29]

Дані рис. 2.1 та рис. 2.2 наочно демонструють дві головні тенденції, а саме: з боку премій – різке прискорення 2025 р., коли обсяги сегменту відповідальності сягнули 33,3 млрд грн, перевищивши показник 2024 р. більш ніж удвічі. З боку виплат – нерівномірну, «пилкоподібну» динаміку рівня виплат ОСЦПВНТЗ: 40,6 % у 2022 р., провал до 21,3 % у 2023 р., відновлення до 43,7 % у 2024 р., і різке зниження до 28,6 % у 2025 р. Таке коливання відображає не стільки зміну реального рівня аварійності, скільки ефект відстроченого врегулювання (2023 р. – «затримка» виплат у зв'язку зі складнощами проведення експертиз у воєнний час), наздоганяльного «навздогінного» врегулювання у 2024 р. та різкого зростання тарифів у 2025 р. без адекватного зростання обсягів виплат у тому ж році [28; 29].

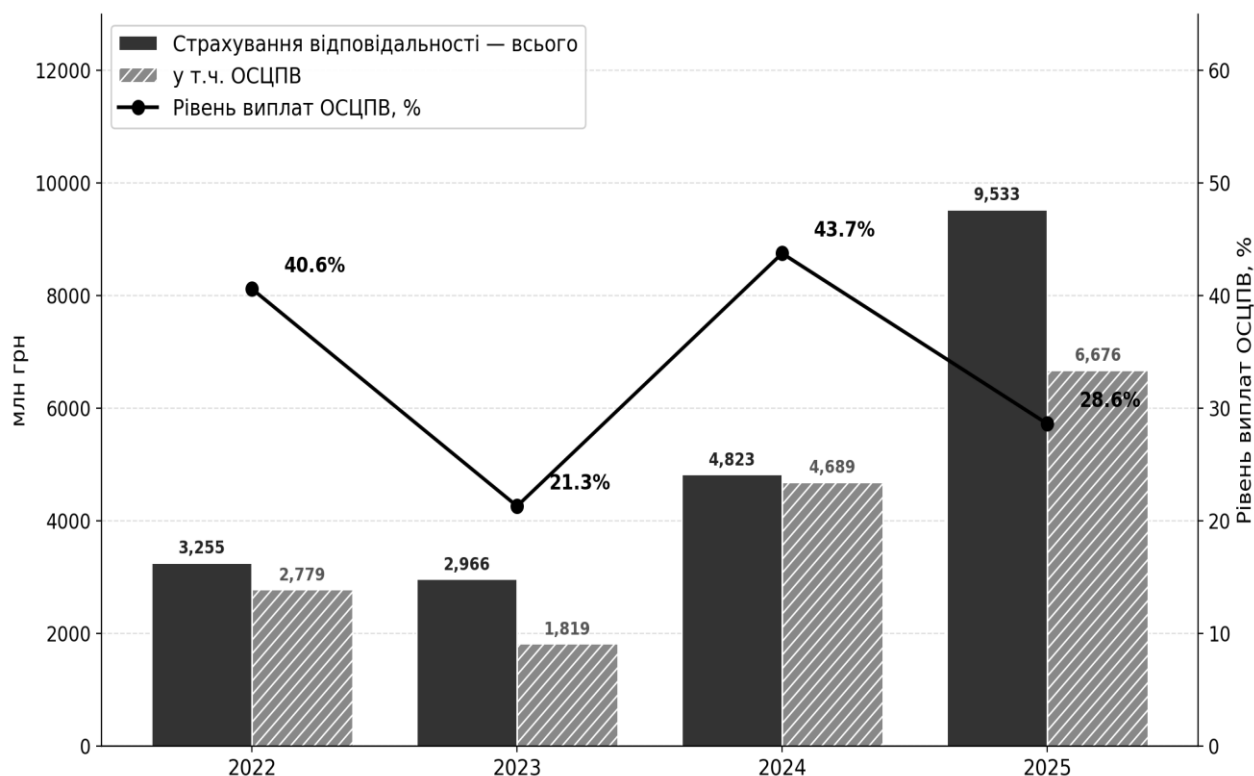


Рис.2.2. Динаміка валових страхових виплат та рівень виплат ОСЦПВНТЗ в Україні за 2022-2025 рр.

Джерело: складено на основі даних [28; 29]

Детальний розріз страхових виплат за видами страхування відповідальності наведено у табл. 2.3.

Таблиця 2.3

**Динаміка валових страхових виплат зі страхування відповідальності в
Україні за 2022-2025 рр., млн грн**

Вид страхування	2022 р.	2023 р.	2024 р.	2025 р.	Зміна 2025/2022, %
Страхування відповідальності – всього, млн грн	3 255,2	2 966,2	4 823,4	9 533,4	+192,8
ОСЦПВВНТЗ, млн грн	2 779,2	1 818,6	4 689,3	6 676,0	+140,2
«Зелена картка», млн грн	н/д*	н/д*	н/д*	2 401,1	–
Відп. перед третіми особами, млн грн	39,7	97,0	51,7	70,6	+78,0
Рівень виплат ОСЦПВВНТЗ, %	40,6	21,3	43,7	28,6	-12,0 в.п.

* Дані по «Зеленій картці» за 2022-2024 рр. у НБУ не виокремлювались

Джерело: складено на основі даних [28; 29]

Аналіз табл. 2.3 підтверджує, що загальні виплати зі страхування відповідальності зросли з 3,3 до 9,5 млрд грн за чотири роки (+192,8 %). Частка виплат ОСЦПВВНТЗ у загальному обсязі виплат сегменту залишається домінуючою – близько 70 %. Різке зниження виплат ОСЦПВВНТЗ у 2023 р. до 1,8 млрд грн, а потім різке збільшення до 4,7 млрд грн у 2024 р. свідчить про накопичення невирішених справ у 2022-2023 рр. та їх масове врегулювання у 2024 р. Сегмент страхування відповідальності перед третіми особами, хоча й має меншу абсолютну величину виплат, демонструє стабільне зростання (+78,0 % за чотири роки), що підтверджує поступове формування культури страхування у сфері ділової відповідальності [28; 29].

Для порівняння структурних змін у сегменті страхування відповідальності між 2024 та 2025 роками побудовано рис. 2.3.

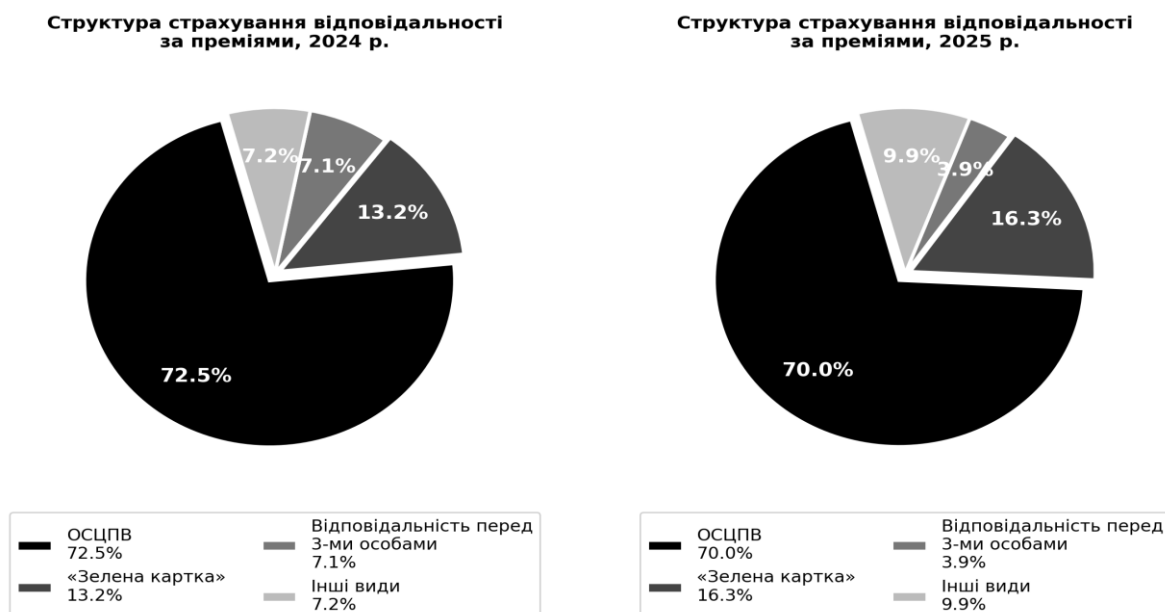


Рис. 2.3. Структура сегменту страхування відповідальності в Україні за преміями у 2024-2025 рр., %

Джерело: складено на основі даних [28; 29]

Рис. 2.3 фіксує важливу структурну зміну: частка «Зеленої картки» в сегменті відповідальності зросла з 13,2 % у 2024 р. до 16,3 % у 2025 р., що відображає відновлення виїздів українських водіїв за кордон і зростання середньої вартості міжнародного поліса. Частка ОСЦПВВНТЗ дещо знизилася – з 72,5 до 70,0 % – попри абсолютне зростання, що свідчить про більш динамічне зростання суміжних видів відповідальності. Частка страхування відповідальності перед третіми особами скоротилась з 7,1 до 3,9 % в умовах значного зростання знаменника – загального обсягу сегменту. Це не означає абсолютного скорочення цього сегменту – навпаки, він зростає, – але ОСЦПВВНТЗ і «Зелена картка» зростали значно швидше [28; 29].

Операційна картина ринку ОСЦПВВНТЗ розкривається через аналіз кількості договорів та ключових показників страхових випадків. Зведені операційні показники наведено у табл. 2.4, а динаміку кількості договорів – на рис. 2.3.

**Основні показники розвитку ринку ОСЦПВВНТЗ в Україні
за 2022-2025 рр.**

Показник	2022 р.	2023 р.	2024 р.	2025 р.	Темп зміни 2025/ 2022, %
Укладено договорів, млн од.	7,12	7,64	8,50	7,38	+3,6
Діючих договорів на кін. року, млн од.	6,80	7,30	8,10	7,08	+4,1
Середня страхова премія, грн	960	1 141	1 261	3 163	+229,5
Заявлено страхових випадків, од.	н/д	127 837	н/д	165 367	–
Середня страхова виплата, грн	20 000	44 000	47 000	40 000	+100,0
Кількість СК-членів МТСБУ, од.	42	33	33	30	-28,6

Джерело: складено на основі даних [26-29]

Дані табл. 2.4 та рис. 2.4 дозволяють зробити важливий висновок: попри триразове зростання страхових премій за чотири роки, кількість укладених договорів змінилась незначно – від 7,12 млн у 2022 р. до 7,38 млн у 2025 р. (+3,6 %). Це означає, що зростання ринку в грошовому вимірі відбувалося майже виключно за рахунок підвищення середньої ціни поліса (з ~960 грн до ~3 163 грн), а не за рахунок залучення нових страхувальників. Таке явище є характерним для ринків з обов'язковим страхуванням, де охоплення близьке до природної стелі (кількість власників ТЗ): ринок насичений за кількістю договорів, але тарифно недооцінений – і процес коригування відбувся в 2025 р. Кількість заявлених страхових випадків у 2025 р. склала 165 367, а врегульованих – 166 135, тобто майже всі нові справи вирішувались у поточному році [26-29].

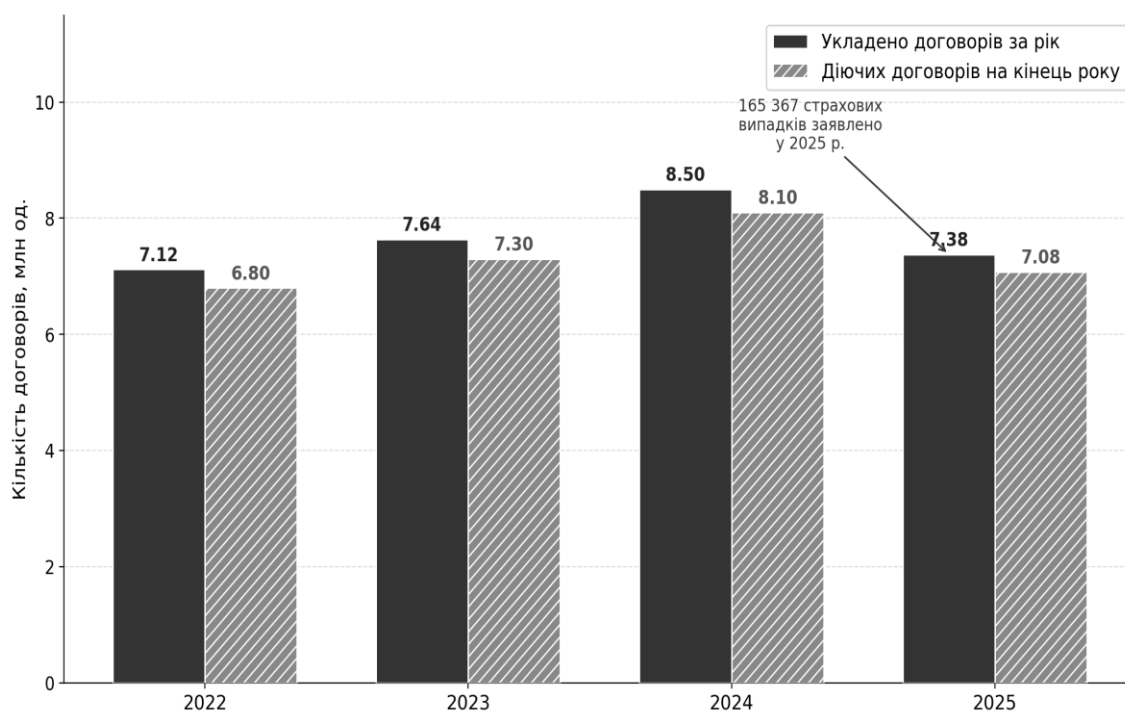


Рис. 2.4. Динаміка кількості укладених та діючих договорів ОСЦПВВНТЗ в Україні за 2022-2025 рр., млн од.

Джерело: складено на основі даних [28; 29]

Окремої уваги заслуговує динаміка кількості учасників ринку ОСЦПВВНТЗ. Якщо на початку 2022 р. членами МТСБУ, що здійснювали ОСЦПВВНТЗ, були 42 страхові компанії, то на початок 2024 р. – лише 33, а до кінця 2025 р. ця кількість продовжила скорочуватись. Консолідація ринку одночасно є ризиком (зниження конкуренції) і перевагою (підвищення фінансової стійкості учасників). Запровадження у 2025 р. вільного ціноутворення суттєво змінило конкурентну логіку: якщо раніше основним фактором вибору поліса для споживача була ціна в межах нормативних ставок, то тепер цінова диференціація стала реальною, а конкуренція за якість врегулювання збитків і зручність цифрових сервісів набула першочергового значення [28; 29].

Важливим доповненням до загальної картини ринку є позиція досліджуваної страхової компанії – ПрАТ «СК «Євроінс Україна». Компанія стабільно входить до ТОП-5 страховиків ринку ОСЦПВВНТЗ за обсягом зібраних страхових премій і є одним із лідерів за кількістю врегульованих

вимог потерпілих у ДТП. Основні показники діяльності ПрАТ «СК «Євроінс Україна» на ринку ОСЦПВВНТЗ та її частка у загальному ринку наведено у табл. 2.5.

Таблиця 2.5

**Показники діяльності ПрАТ «СК «Євроінс Україна» на ринку
ОСЦПВВНТЗ за 2022-2025 рр.**

Показник	2022 р.	2023 р.	2024 р.	2025 р.
Страхові премії ОСЦПВВНТЗ по СК, тис. грн	286 702	356 438	465 315	1 158 987
Страхові премії ОСЦПВВНТЗ по ринку, тис. грн	6 848 526	8 541 847	10 836 833	23 337 936
Частка СК у ринку ОСЦПВВНТЗ, %	4,19	4,17	4,29	4,97
Страхові виплати ОСЦПВВНТЗ по СК, тис. грн	117 695	170 019	197 043	334 989
Рівень страхових виплат ОСЦПВВНТЗ СК, %	41,1	47,7	42,3	28,9

Джерело: складено на основі даних [28; 29; 34]

Дані табл. 2.5 свідчать про стабільне зростання частки ПрАТ «СК «Євроінс Україна» на ринку ОСЦПВВНТЗ – з 4,19 % у 2022 р. до 4,97 % у 2025 р. Валові страхові премії компанії зросли з 286 702 тис. грн у 2022 р. до 1 158 987 тис. грн у 2025 р., тобто у 4 рази – що є значно швидшим темпом, ніж зростання ринку загалом (у 3,4 раза). Рівень страхових виплат компанії у 2023 р. (47,7 %) перевищував загальноринковий показник (44,6 %), однак у 2025 р. знизився до 28,9 % на тлі різкого зростання тарифів після запровадження вільного ціноутворення, що узгоджується із загальноринковою тенденцією (28,6 %). Це свідчить про те, що компанія успішно адаптувала тарифну політику до нових ринкових умов, зберігши при цьому фінансову стійкість та виконання зобов'язань перед клієнтами.

Підсумовуючи аналіз динаміки розвитку ринку ОСЦПВВНТЗ в Україні за 2022-2025 роки, можна виокремити чотири структурні риси. Перша – стабільність попиту за кількісним виміром: кількість договорів ОСЦПВВНТЗ залишалась у діапазоні 6,8–8,5 млн на рік, засвідчуючи, що обов'язковий характер страхування формує стійку базу охоплення навіть в умовах збройного

конфлікту. Друга – стрімке зростання середньої вартості поліса, особливо у 2025 р. після переходу до вільного ціноутворення, що перетворило ОСЦПВНТЗ із відносно дешевого обов'язкового формального поліса на реально оцінений страховий продукт. Третя – волатильність рівня виплат (від 21,3 % у 2023 р. до 43,7 % у 2024 р.), що відображає асиметрію між часом нарахування премій і часом фактичних виплат в умовах незавершених страхових справ. Четверта – прискорена консолідація числа страховиків при одночасному зростанні конкуренції за якість сервісу, що є передумовою для аналізу конкурентного середовища ринку ОСЦПВНТЗ [26-29].

Отже, результати аналізу дозволяють виокремити ключові риси розвитку ринку ОСЦПВНТЗ в Україні у 2022-2025 рр.:

- стабільність попиту, зумовлена обов'язковим характером страхування;
- суттєве зростання вартості страхового поліса;
- висока волатильність рівня страхових виплат;
- скорочення кількості учасників ринку та посилення його концентрації.

Таким чином, ринок ОСЦПВНТЗ перебуває на етапі якісної трансформації, що характеризується переходом від адміністративно регульованої моделі до більш ринково орієнтованої.

2.2. Аналіз фінансово-господарської діяльності ПрАТ «СК «Євроінс Україна»

Приватне акціонерне товариство «Страхова компанія «Євроінс Україна» (ПрАТ «СК «Євроінс Україна») – одна з провідних страхових компаній вітчизняного ринку, що спеціалізується передусім на автомобільному страхуванні та є активним учасником ринку ОСЦПВНТЗ. Компанія розташована в Києві (вул. Велика Васильківська, буд. 102) і зареєстрована за кодом ЄДРПОУ 22868348 [34]. Упродовж 2023-2025 рр. у компанії працювало

від 238 до 245 осіб, що свідчить про стабільність кадрового потенціалу навіть в умовах воєнного часу.

З інституційного погляду ПрАТ «СК «Євроінс Україна» є частиною міжнародної страхової групи Euroins Insurance Group AD (Болгарія), яка входить до Eurohold Bulgaria SA – публічної компанії, акції якої котируються на Болгарській фондовій біржі та Варшавській фондовій біржі. Таке корпоративне підпорядкування забезпечує компанії доступ до міжнародної перестрахової мережі, стандартів корпоративного управління та капіталу материнської групи [34].

Унікальною ознакою акціонерної структури ПрАТ «СК «Євроінс Україна» є участь Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР), який є акціонером компанії з часткою 7,92 %. Присутність ЄБРР є вагомим сигналом для ринку: міжнародна фінансова установа з участю 72 країн та Євросоюзу інвестує лише в компанії, що відповідають жорстким вимогам щодо корпоративного управління, прозорості та фінансової стійкості. Структуру акціонерного капіталу компанії наведено у табл. 2.6.

Таблиця 2.6

Склад акціонерів ПрАТ «СК «Євроінс Україна» станом на 01.01.2026 р.

Акціонер	Частка у статутному капіталі, %	Право голосу, %
Euroins Insurance Group AD (Болгарія) – через ланцюг: Eurohold Bulgaria SA → Starcom Holding JSC	92,08 (опосередк.)	—
European Bank for Reconstruction and Development (ЄБРР), Лондон	7,92	—
PSI Concept SA (від імені EE Tech 2), Люксембург – привілейовані акції без права голосу	8,98	0
ПрАТ «Європейське туристичне страхування», Україна	3,64	—
Nikolov Yanko Georgiev (Болгарія/Україна)	0,39	—
Інші акціонери (міноритарні частки)	< 0,58	—

Джерело: складено на основі даних ПрАТ «СК «Євроінс Україна» [34]

Аналіз даних табл. 2.6 засвідчує, що основним бенефіціарним власником «Євроінс Україна» фактично є Euroins Insurance Group AD через ланцюг болгарських холдингових компаній. Особливістю структури є наявність двох класів акцій: звичайних іменних з правом голосу та привілейованих іменних без права голосу (клас PSI Concept SA). Така структура забезпечує контролюючим акціонерам зосередження управлінського впливу при залученні зовнішніх фінансових інвесторів без розмивання корпоративного контролю.

Ліцензійний портфель ПрАТ «СК «Євроінс Україна» охоплює всі ключові класи ризикового страхування: ОСЦПВВНТЗ, добровільне страхування наземного транспорту (КАСКО), медичне страхування, страхування від нещасних випадків, майнове страхування, страхування відповідальності перед третіми особами 34 Компанія є членом МТСБУ, що є обов'язковою умовою провадження ОСЦПВВНТЗ в Україні.

Перейдемо до аналізу фінансово-господарської діяльності компанії. Зведені балансові показники за 2022-2025 рр. наведено у табл. 2.7.

Таблиця 2.7

Динаміка активів, власного капіталу та страхових резервів ПрАТ «СК «Євроінс Україна» за 2022-2025 рр., тис. грн.

Показник, тис. грн	2022 р.	2023 р.	2024 р.	2025 р.	Відхилення 2025/2022, %
Необоротні активи	185 787	236 015	268 547	585 766	+215,3
Оборотні активи	557 080	556 809	773 210	562 650	+1,0
Баланс (всього активів)	742 867	792 824	1 041 757	1 148 416	+54,6
Власний капітал	190 251	193 406	171 761	332 471	+74,8
Зареєстрований капітал	77 940	77 940	77 940	123 065	+57,9
Страхові резерви	524 824	565 489	840 406	729 719	+39,0
у т.ч. резерв збитків	385 875	404 939	606 173	225 549	-41,5
резерв незароблених премій	138 949	160 550	234 233	504 170	+262,9
Поточні зобов'язання	27 792	33 929	29 590	86 226	+210,3
Частка ВК в активах, %	25,6	24,4	16,5	29,0	+3,4

Страхові резерви / Активи, %	70,6	71,3	80,7	63,5	-7,1
Кількість працівників, осіб	н/д	245	238	244	–

Джерело: складено автором на основі фінансової звітності компанії [34]

Аналіз табл. 2.6 та рис. 2.5 виявляє кілька ключових тенденцій у розвитку майнової бази ПрАТ «СК «Євроінс Україна». По-перше, загальні активи зросли з 742,9 млн грн у 2022 р. до 1 148,4 млн грн у 2025 р. – приріст на 54,6 %, що відображає значне розширення бізнесу. Найбільший стрибок відбувся у 2024 р. (+31,4 % до рівня 2023 р.) – переважно за рахунок зростання страхових резервів унаслідок збільшення портфеля договорів ОСЦПВВНТЗ [34].

По-друге, динаміка власного капіталу демонструє нелінійну траєкторію: зростання у 2023 р. до 193,4 млн грн, різке скорочення у 2024 р. до 171,8 млн грн через чистий збиток, та відновлення у 2025 р. до 332,5 млн грн завдяки чистому прибутку 58,1 млн грн і збільшенню зареєстрованого капіталу (з 77,9 до 123,1 млн грн). По-третє, страхові резерви демонстрували різноспрямовану динаміку: зростання до 840,4 млн грн у 2024 р. з наступним зниженням до 729,7 млн грн у 2025 р. Різке скорочення резерву збитків (з 606,2 до 225,5 млн грн) свідчить про масове закриття накопичених страхових справ, натомість стрімке зростання резерву незароблених премій (з 234,2 до 504,2 млн грн) відображає інтенсивне залучення нових договорів [34].

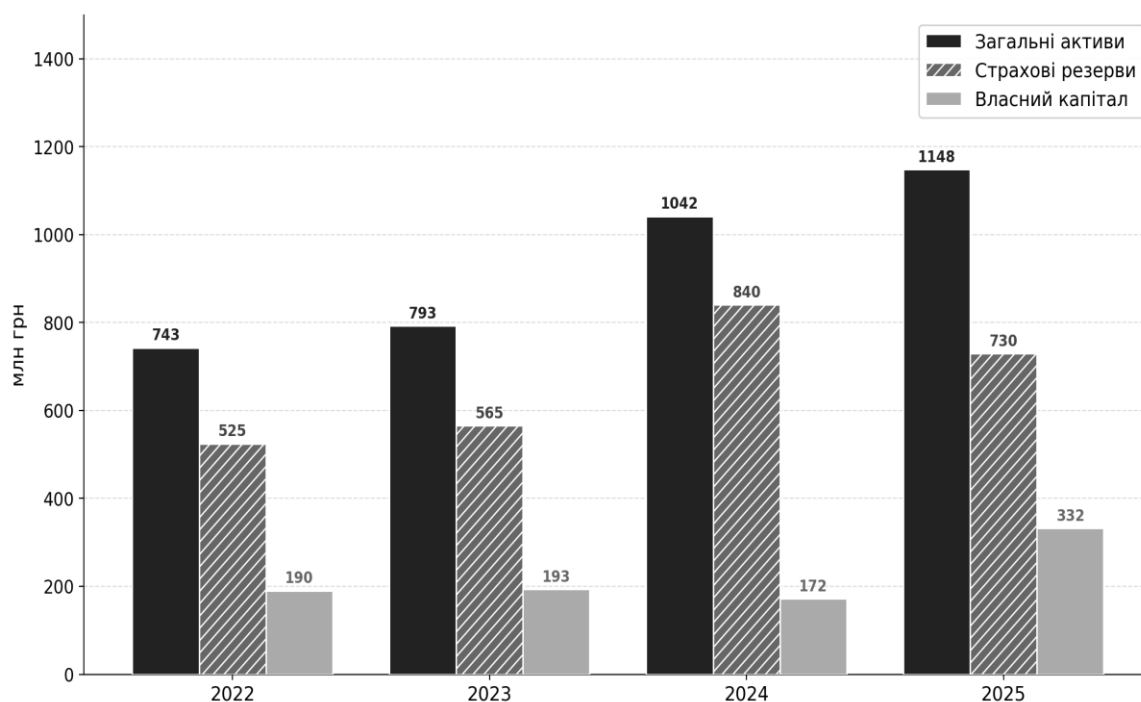


Рис. 2.5. Динаміка загальних активів, страхових резервів та власного капіталу ПрАТ «СК «Євроінс Україна» за 2022-2025 рр., млн грн

Джерело: складено на основі фінансової звітності компанії [34]

Перейдемо до аналізу фінансових результатів компанії. Динаміку ключових показників звіту про фінансові результати наведено у табл. 2.8.

Таблиця 2.8

Динаміка фінансових результатів ПрАТ «СК «Євроінс Україна» за 2023-2025 рр., тис. грн

Показник	2023 р.	2024 р.	2025 р.	Відхилення 2025/2023, %
Валові підписані премії	565 014	703 302	1 419 947	+151,3
Передано у перестраховування	92 103	110 589	274 429	+197,9
Чисті зароблені страхові премії	453 958	528 718	912 543	+100,9
Собівартість страхування	228 498	282 234	419 381	+83,5
Чисті понесені збитки (виплати)	194 729	236 353	313 147	+60,8
Валовий прибуток (збиток)	30 731	10 131	180 015	+485,8
Адміністративні витрати	42 797	53 412	78 779	+84,1
Інші фінансові доходи	30 154	31 162	71 960	+138,6
Фінансові витрати	9 512	5 652	37 453	+293,8

Чистий прибуток (збиток)	17 064	-26 924	58 138	+240,7
--------------------------	--------	---------	--------	--------

Джерело: складено на основі фінансової звітності компанії [34]

Аналіз табл. 2.8 свідчить про значне нарощування обсягів страхової діяльності: валові підписані премії зросли з 565,0 млн грн у 2023 р. до 1 419,9 млн грн у 2025 р. – приріст у 2,5 раза за два роки. Разом із тим відповідно зростали і витрати: собівартість збільшилась на 83,5 %, а чисті виплати – на 60,8 %. Показовою є траєкторія чистого фінансового результату: прибуток 17,1 млн грн у 2023 р. змінився збитком 26,9 млн грн у 2024 р. і відновленим значним прибутком 58,1 млн грн у 2025 р. Збиток 2024 р. зумовлювався різким зростанням страхових резервів та збільшенням адміністративних витрат. Повернення до прибутковості у 2025 р. стало наслідком підвищення страхових тарифів після переходу ринку ОСЦПВВНТЗ до вільного ціноутворення та суттєвого зростання фінансових доходів (до 72,0 млн грн) [34].

Для комплексної оцінки ефективності страхової діяльності компанії розрахуємо систему ключових коефіцієнтів, наведених у табл. 2.9.

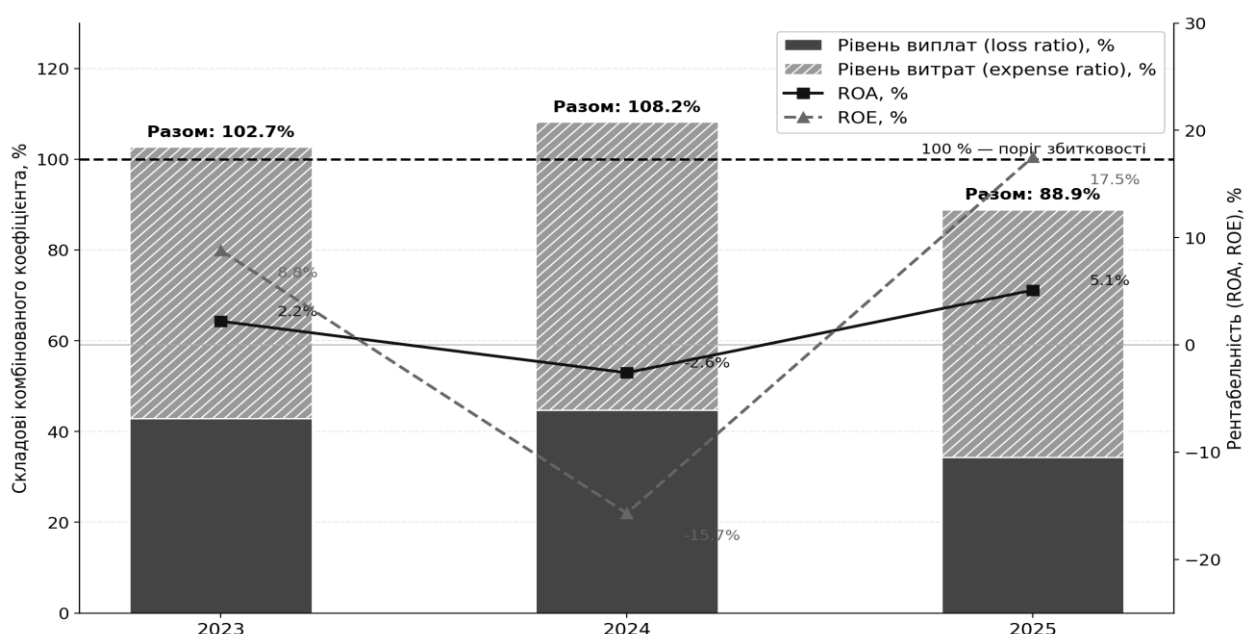
Таблиця 2.9

Показники ефективності страхової діяльності ПрАТ «СК «Євроінс Україна» за 2023-2025 рр.

Показник	2023 р.	2024 р.	2025 р.	Зміна 2025/2023, в.п.
Рівень виплат, %	42,9	44,7	34,3	-8,6
Рівень витрат, %	59,8	63,5	54,6	-5,2
Комбінований коефіцієнт збитковості, %	102,7	108,2	88,9	-13,8
Частка перестрахування у валових преміях, %	16,3	15,7	19,3	+3,0
Рентабельність активів (ROA), %	2,2	-2,6	5,1	+2,9
Рентабельність власного капіталу (ROE), %	8,8	-15,7	17,5	+8,7

Джерело: розраховано за фінансовою звітністю компанії [34]

Аналіз табл. 2.9 та рис. 2.6 дозволяє зробити такі висновки про ефективність страхової діяльності ПрАТ «СК «Євроінс Україна». Комбінований коефіцієнт збитковості у 2023-2024 рр. перевищував позначку 100 % (102,7 % та 108,2 % відповідно), що означає: чисто операційна страхова діяльність була збитковою і компанія покривала дефіцит за рахунок інвестиційних та інших доходів. У 2025 р. показник знизився до 88,9 %, свідчаючи про досягнення операційної прибутковості страхового бізнесу. Покращення зумовлено зниженням рівня виплат з 44,7 до 34,3 % – ефектом підвищення страхових тарифів – та зниженням рівня витрат з 63,5 до 54,6 % завдяки ефекту масштабу при значно більших обсягах зібраних премій [34].



**Рис.2.6. Динаміка комбінованого коефіцієнта збитковості, ROA та ROE
ПрАТ «СК «Євроінс Україна» за 2023-2025 рр.**

Джерело: розраховано за фінансовою звітністю компанії [34]

Рентабельність активів (ROA) відновилаь до 5,1 % у 2025 р. після від'ємного значення -2,6 % у 2024 р., а рентабельність власного капіталу (ROE) сягнула 17,5 % – найвищого рівня за аналізований період, що підтверджує підвищення акціонерної цінності компанії. Таким чином, попри складний 2024 рік, «Євроінс Україна» продемонструвала здатність до відновлення ефективності та реалізувала потенціал зростання страхового ринку [34].

Важливою складовою оцінки фінансового стану страховика є дотримання вимог щодо забезпечення платоспроможності та інвестиційної діяльності. З 01 січня 2024 р. набрала чинності Постанова НБУ № 201 від 29.12.2023 «Про затвердження Положення про встановлення вимог щодо забезпечення платоспроможності та інвестиційної діяльності страховика», яка запровадила в Україні стандарти, аналогічні європейській директиві Solvency II. Відповідно, для оцінки платоспроможності ПрАТ «СК «Євроінс Україна» нижче наведено два підходи. Варіант А охоплює весь аналізований період 2022-2025 рр. та базується на порівнянній методології: для 2022-2023 рр. застосовано розрахунок за старою методологією (власний капітал як фактичний запас платоспроможності; 25 % чистих зароблених премій – як нормативний), а для 2024-2025 рр. – регулятивний капітал (EOF) та мінімальна вимога (MCR) відповідно до Постанови № 201. Варіант Б представляє повний розрахунок за Постановою № 201, включаючи вимогу до капіталу платоспроможності (SCR), розраховану за стандартною формулою, виключно для 2024-2025 рр., оскільки нове регулювання набрало чинності з 2024 р.

У табл. 2.10 наведено динаміку основних показників платоспроможності компанії за чотири роки. Для забезпечення порівнянності у 2022-2023 рр. використано власний капітал як фактичний запас платоспроможності та 25 % чистих зароблених премій як нормативний запас (відповідно до вимог, що діяли до 01.01.2024). Починаючи з 2024 р. показники розраховано за Постановою НБУ № 201.

Таблиця 2.10

**Показники платоспроможності ПрАТ «СК «Євроінс Україна»
за 2022-2025 рр.**

Показник	2022 р.	2023 р.	2024 р.	2025 р.
1.Регулятивний капітал (EOF) / власний капітал, тис. грн	191 261	193 837	193 406	171 761
- з них: статутний капітал	н/д	н/д	77 940	77 940
- емісійний дохід	н/д	н/д	109 461	109 461
- резерв переоцінки ОЗ	н/д	н/д	45 967	49 522
- непокритий збиток	н/д	н/д	-72 369	-97 568
- резерв узгодження	н/д	н/д	0	1 355

2.Мінімальна вимога до капіталу (MCR), тис. грн	97 724	113 490	113 490	175 826
- абсолютний мінімум (non-life), тис. грн	—	—	51 500	51 500
- 25 % чистих зароблених премій попереднього року	97 724	113 490	113 490	175 826
3.Коефіцієнт покриття MCR (EOF / MCR), %	195,7	170,8	170,4	97,7
- виконання нормативу ≥ 100 %	так	так	так	ні
4.Технічні резерви, тис. грн	618 204	665 402	593 211	860 848
- резерв незароблених премій	н/д	н/д	153 562	234 233
- резерв збитків	н/д	н/д	439 649	626 614
5.Прийнятні активи для покриття резервів, тис. грн	н/д	н/д	982 096	1 272 038
6.Коефіцієнт покриття технічних резервів активами, %	н/д	н/д	165,6	147,8
- виконання нормативу ≥ 100 %	—	—	так	так

Джерело: розраховано за фінансовою звітністю компанії [34]

Аналіз даних табл. 2.10 та рис. 2.7-2.8 дає змогу простежити еволюцію показників платоспроможності компанії в динаміці. Упродовж 2022-2024 рр. коефіцієнт покриття MCR стабільно перевищував нормативний рівень 100 %: 195,7 % у 2022 р., 170,8 % у 2023 р. та 170,4 % у 2024 р. Водночас у 2025 р. спостерігається зниження коефіцієнта до 97,7 % – нижче нормативного порогу 100 %. Це пов'язано з двома чинниками: по-перше, зростанням нормативної вимоги MCR з 113 490 до 175 826 тис. грн внаслідок різкого збільшення страхового портфеля у 2024 р.; по-друге, скороченням власного капіталу (EOF) з 193 406 до 171 761 тис. грн унаслідок зростання непокритого збитку попередніх років.

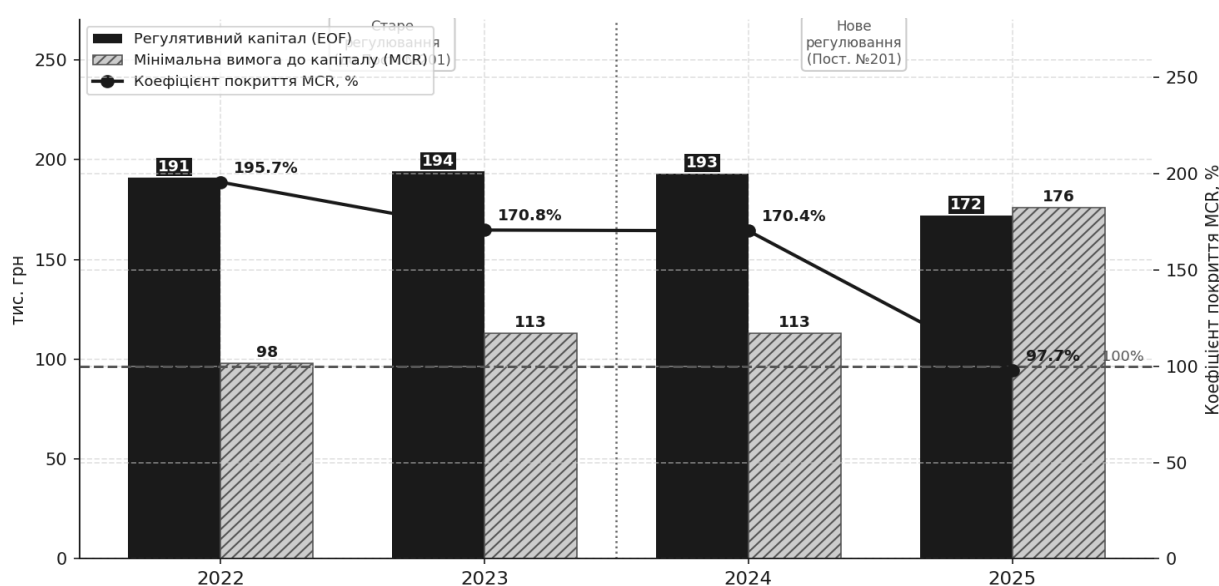


Рис. 2.7. Динаміка регулятивного капіталу (EOF), мінімальної вимоги до капіталу (MCR) та коефіцієнта їх покриття ПрАТ «СК «Євроінс Україна» за 2022-2025 рр.

Джерело: розраховано за фінансовою звітністю компанії [34]

Разом з тим коефіцієнт покриття технічних резервів прийнятними активами залишається значно вище нормативного рівня: 165,6 % у 2024 р. та 147,8 % у 2025 р., що свідчить про надійне забезпечення зобов'язань перед страхувальниками.

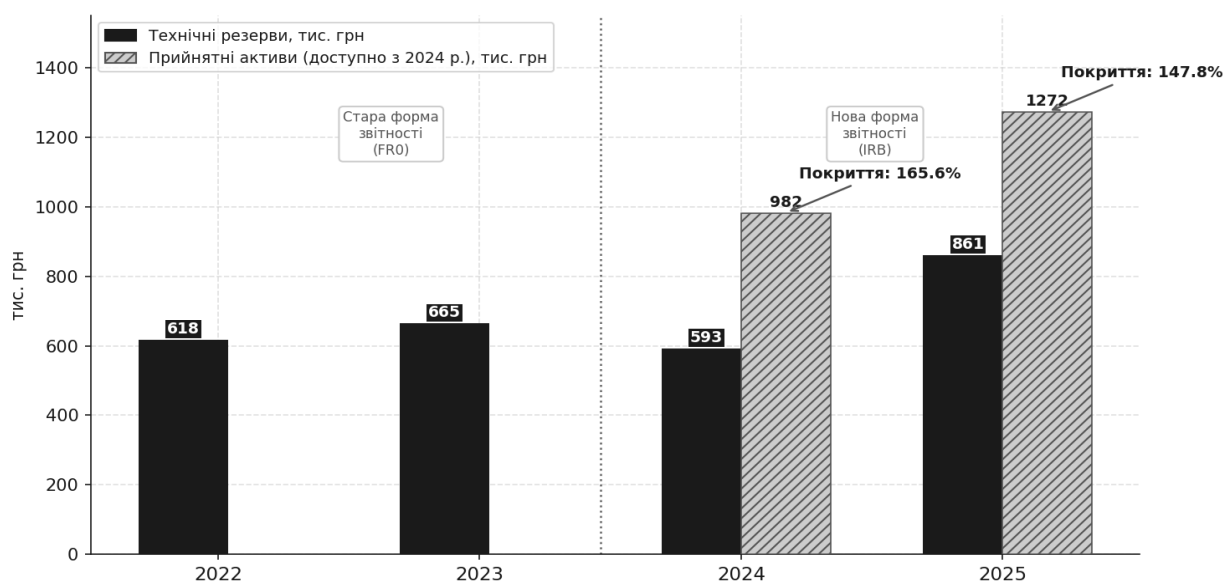


Рис. 2.8. Технічні резерви та прийнятні активи для їх покриття ПрАТ «СК «Євроінс Україна» за 2022-2025 рр., тис. грн

Джерело: складено за фінансовою звітністю компанії [34]

Постанова № 201 передбачає розрахунок вимоги до капіталу платоспроможності (Solvency Capital Requirement, SCR) як суми модулів ризику – страхового, катастрофічного, ринкового та операційного. Оскільки НБУ не публікує розрахунок SCR у відкритих файлах звітності, у табл. 2.11 SCR розраховано за стандартною формулою Постанови № 201 на основі даних регуляторного балансу. Порівняння двох варіантів (табл. 2.10 та 2.11) дозволяє оцінити відповідність компанії як мінімальним вимогам (MCR), так і вимогам до капіталу платоспроможності (SCR).

Таблиця 2.11

**Розрахунок SCR ПрАТ «СК «Євроінс Україна» за стандартною формулою
Постанови НБУ № 201 за 2024-2025 рр., тис. грн**

Показник	2024 р.	2025 р.
EOF (регулятивний капітал), тис. грн	193 406	171 761
1. МОДУЛІ SCR		
Модуль страхового ризику non-life (15 % від підписаних премій)	105 495	212 992
Модуль катастрофічного ризику (5 % від підписаних премій)	35 165	70 997

Продовження табл. 2.11

Модуль ринкового ризику (10 % від депозитів + облігацій + акцій)	17 750	12 052
Модуль операційного ризику (3 % від підписаних премій)	21 099	42 598
SCR (розрахунковий, з урахуванням мінімального порогу)	340 469	527 477
2. НОРМАТИВИ ВІДПОВІДНОСТІ КАПІТАЛУ		
MCR (мінімальна вимога до капіталу)	113 490	175 826
Коефіцієнт покриття MCR (EOF / MCR), %	170,4	97,7
Виконання нормативу MCR ≥ 100 %	так	ні
Коефіцієнт покриття SCR (EOF / SCR), %	56,8	32,6
Виконання нормативу SCR ≥ 100 %	ні	ні
3. СТРУКТУРА ІНВЕСТИЦІЙ (диверсифікація)		
Банківські депозити, % (ліміт ≤ 50 %)	46,5	33,7
Корпоративні облігації, % (ліміт ≤ 20 %)	17,5	20,9
Нерухомість, % (ліміт ≤ 10 %)	19,2	26,3
Акції, % (ліміт ≤ 10 %)	4,3	5,0

Джерело: розраховано за фінансовою звітністю компанії [34]

Зіставлення варіантів (табл. 2.10 та табл. 2.11) дозволяє зробити низку висновків. По-перше, обидва варіанти фіксують критичну тенденцію 2025 р.: коефіцієнт покриття MCR знизився до 97,7 % – нижче нормативного рівня 100 %. По-друге, варіант Б виявляє ще більш серйозну проблему: коефіцієнти покриття SCR становлять лише 56,8 % у 2024 р. та 32,6 % у 2025 р. Це пов'язано з тим, що SCR значно перевищує MCR – 340 469 проти 113 490 тис. грн у

2024 р. – оскільки враховує не лише мінімальний поріг, а й повний профіль ризиків компанії. Основний вплив справляє модуль страхового ризику, що відображає стрімке зростання підписаних премій. По-третє, щодо диверсифікації активів виявлено перевищення лімітів Постанови № 201 по нерухомості (26,3 % при нормативі ≤ 10 %) та корпоративних облігаціях (20,9 % при ≤ 20 %) у 2025 р., що є предметом для коригування інвестиційної стратегії.

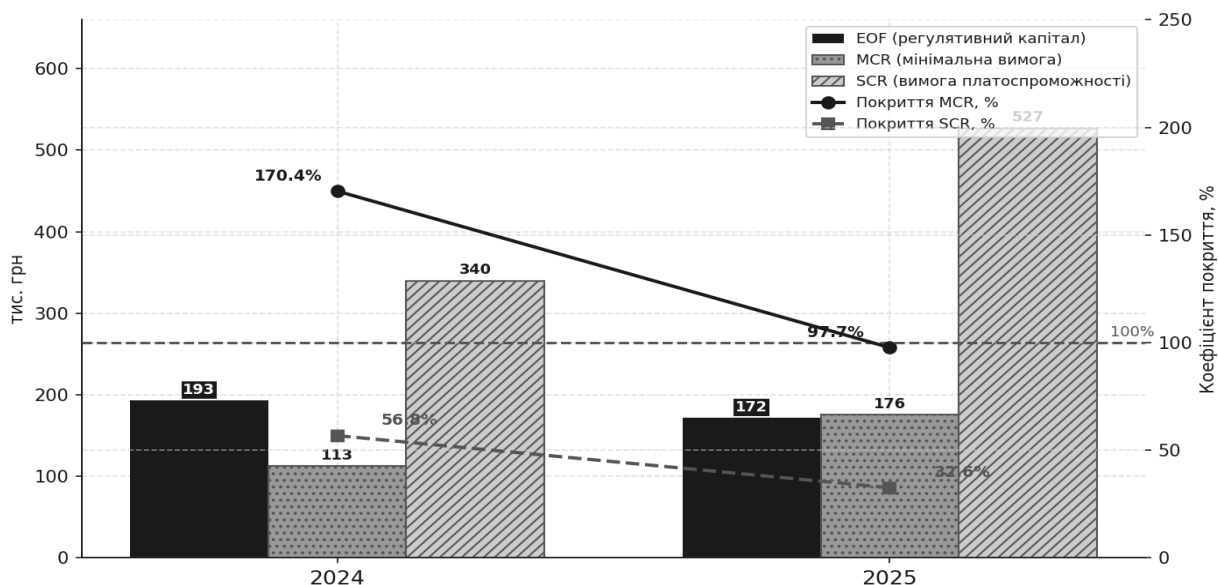


Рис. 2.9. Порівняння регулятивного капіталу (EOF) із вимогами SCR та MCR та коефіцієнти їх покриття ПрАТ «СК «Євроінс Україна» за 2024-2025 рр.

Джерело: розраховано за фінансовою звітністю компанії [34]

Таким чином, проведений аналіз платоспроможності ПрАТ «СК «Євроінс Україна» за двома підходами свідчить про суперечливу картину. З одного боку, компанія стабільно забезпечує покриття технічних резервів прийнятними активами (165,6 % та 147,8 % у 2024-2025 рр.), що гарантує виконання зобов'язань перед страхувальниками. З другого боку, коефіцієнт покриття MCR у 2025 р. знизився нижче нормативного рівня (97,7 %), а розрахунковий коефіцієнт покриття SCR є суттєво нижчим за 100 % протягом обох звітних років. Це свідчить про необхідність нарощення регулятивного капіталу та оптимізації структури активів відповідно до вимог Постанови № 201. Водночас

слід зазначити, що Постанова передбачає перехідний період для страховиків, а реальний SCR компанія розраховує за внутрішньою моделлю та подає до НБУ в закритому порядку – тому розрахунковий SCR у варіанті (табл. 2.11) є авторською оцінкою за стандартною формулою і може відрізнятись від офіційного значення.

Отже, проведений аналіз фінансово-господарської діяльності ПрАТ «СК «Євроінс Україна» за 2023-2025 рр. свідчить про динамічний розвиток компанії, що супроводжується значним зростанням обсягів страхової діяльності, активів та страхових премій. Водночас дослідження виявило певну нестабільність фінансових результатів, зокрема наявність збитку у 2024 році, що було зумовлено зростанням витрат та формуванням страхових резервів.

Таким чином, ПрАТ «СК «Євроінс Україна» характеризується як фінансово стійка страхова компанія з високим потенціалом розвитку, яка успішно адаптується до змін ринкового середовища та демонструє здатність до відновлення ефективності навіть в умовах підвищених ризиків.

2.3. Практика здійснення страхування цивільної відповідальності автовласників транспортних засобів в ПрАТ «СК «Євроінс Україна»

ОСЦПВВНТЗ є стрижневим продуктом у портфелі ПрАТ «СК «Євроінс Україна»: компанія стабільно входить до ТОП-5 страховиків ринку за обсягом зібраних премій ОСЦПВВНТЗ і є одним із лідерів за кількістю врегульованих вимог потерпілих у ДТП [34; 41; 42]. За підсумками 2024 р. компанія виплатила клієнтам понад 325 млн грн страхових відшкодувань, а за перше півріччя 2025 р. – понад 120 млн грн, що відповідає середньоденному рівню понад 1 млн грн. Статус «зеленого світлофора» від МТСБУ – найвища оцінка якості та своєчасності виплат серед членів Бюро, що є офіційним підтвердженням надійності компанії як страховика ОСЦПВВНТЗ.

Ключовою відмінністю ПрАТ «СК «Євроінс Україна» від багатьох конкурентів є розвинута лінійка страхових програм ОСЦПВВНТЗ, яка дозволяє клієнту обрати рівень захисту відповідно до власних потреб. Компанія пропонує чотири продукти ОСЦПВВНТЗ: «Автоцивілка Стандарт», «Автоцивілка Плюс», «Єврозахист у дорозі» та «Все включено» [34]. Порівняльну характеристику цих програм наведено у табл. 2.12.

Таблиця 2.12

Порівняльна характеристика страхових програм ОСЦПВВНТЗ ПрАТ «СК «Євроінс Україна»

Критерій	Автоцивілка Стандарт	Автоцивілка Плюс	Єврозахист у дорозі	Все включено
Тип договору	Стандартний ОСЦПВВНТЗ за законом	ОСЦПВВНТЗ + добровільне розширення ліміту	ОСЦПВВНТЗ + додатковий захист майна	Комплексний пакет максимального захисту
Ліміт за майнову шкоду	до 250 тис. грн	до 250 + 100/200/500 тис. грн (на вибір)	до 800 тис. грн	максимальний
Ліміт за шкоду здоров'ю	до 500 тис. грн	до 500 тис. грн	до 500 тис. грн	до 500 тис. грн
Пряме врегулювання (ПВЗ)	так	так	так	так
Оформлення онлайн	так, 5 хвилин	так, 5 хвилин	так	так
Знижка на е-поліс	до 15 % на сайті	до 15 % на сайті	так	так
Для кого оптимально	Водії з мінімальним бюджетом та невеликим авто	Власники дорогих авто або водії з підвищеним ризиком	Водії, що бажають захист понад законний ліміт	Водії, що потребують максимального покриття

Джерело: складено на основі інформації офіційного сайту компанії [34]

Аналіз табл. 2.12 засвідчує, що лінійка ОСЦПВВНТЗ «Євроінс Україна» побудована за принципом «від мінімуму до максимуму», охоплюючи різні сегменти споживачів. Базовий продукт – «Автоцивілка Стандарт» – забезпечує законодавче покриття: ліміт за майнову шкоду до 250 тис. грн та за шкоду здоров'ю – до 500 тис. грн відповідно до нових лімітів з 2025 р. [34]. Оформлення здійснюється онлайн протягом 5 хвилин, е-поліс надходить на електронну пошту та автоматично вноситься до бази МТСБУ.

«Автоцивілка Плюс» призначена для водіїв, які розуміють, що стандартний ліміт 250 тис. грн за майнову шкоду може бути недостатнім у разі серйозного ДТП. Програма дозволяє самостійно обрати додаткове покриття: +100, +200 або +500 тис. грн понад законодавчий мінімум [34]. Максимальний ліміт за майнову шкоду сягає 750 тис. грн – що особливо актуально для власників дорогих автомобілів або водіїв з інтенсивним стилем їзди.

«Єврозахист у дорозі» – продукт, що доповнює стандартний поліс ОСЦПВВНТЗ і забезпечує компенсацію майнової шкоди потерпілому до 800 тис. грн. Він захищає від ситуацій, коли законного ліміту об'єктивно не вистачає – наприклад, при зіткненні з новим автомобілем бізнес-класу [34]. Найповніший продукт – «Все включено» – поєднує максимальне покриття і додаткові сервіси для клієнтів, що не хочуть жодних обмежень у захисті.

Важливою конкурентною перевагою «Євроінс Україна» є розвинута цифрова інфраструктура. Компанія пропонує: придбання будь-якого продукту ОСЦПВВНТЗ онлайн на сайті euroins.com.ua зі знижкою до 15 % на е-поліс; оплату карткою через платіжну систему LiqPay; доступ до усіх полісів через особистий кабінет; мобільний додаток для iOS і Android [34]. Після оплати е-поліс автоматично вноситься до бази МТСБУ, що унеможливорює підrobку. Патрульна поліція перевіряє наявність поліса за номерним знаком у режимі реального часу.

Усі чотири продукти ОСЦПВВНТЗ включають систему прямого врегулювання збитків (ПВЗ), яка з 2025 р. є обов'язковою для учасників угоди ПВЗ. Потерпілий власник поліса звертається за відшкодуванням до свого

страховика, а не до страховика винуватця – це суттєво спрощує та прискорює процес [39]. Важливою нормою з 2025 р. є скасування повного звільнення пільговиків: учасники бойових дій (УБД), особи з інвалідністю I–II груп та пенсіонери тепер отримують 50-відсоткову знижку (за умови двигуна до 2 500 куб. см та власності ТЗ на пільговика) замість повного звільнення [39].

Зміни у резерві збитків є непрямим індикатором якості та швидкості врегулювання. У 2024 р. резерв збитків різко зріс до 606,2 млн грн (з 404,9 млн грн у 2023 р.) – накопичення незавершених справ. У 2025 р. він скоротився більш ніж удвічі до 225,5 млн грн, що означає масове закриття справ і прискорення врегулювання [34]. Рис. 2.13 відображає загальну динаміку страхових операцій компанії.

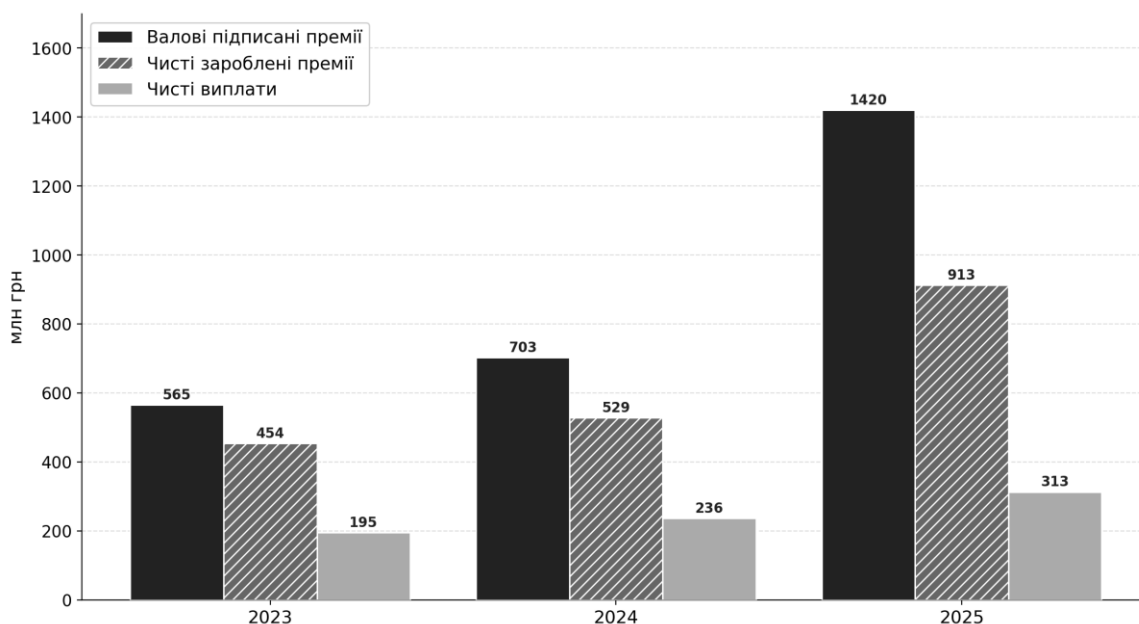


Рис. 2.13. Динаміка валових підписаних премій, чистих зароблених премій та чистих виплат ПрАТ «СК «Євроінс Україна» за 2023-2025 рр., млн грн

Джерело: складено на основі фінансової звітності компанії [34]

Рис. 2.13 підтверджує, що у 2025 р. між валовими підписаними преміями (1 419,9 млн грн) та чистими заробленими преміями (912,5 млн грн) виник значний розрив через формування резерву незароблених премій та передачу в перестраховування – значна частина бізнесу відобразатиметься у доходах наступних періодів. Чисті виплати зростали (194,7 → 313,1 млн грн), але значно

повільніше за премії, що і забезпечило поворот до прибутковості у 2025 р. Частка перестраховування зросла з 16,3 % до 19,3 % – свідчення активнішого використання перестрахового захисту при зростанні портфеля [34].

Для поглибленого аналізу практики здійснення ОСЦПВВНТЗ в ПрАТ «СК «Євроінс Україна» розглянемо основні показники діяльності з укладання та виконання внутрішніх договорів ОСЦПВВНТЗ (табл. 2.14) за 2024-2025 рр.

Таблиця 2.14

Основні показники діяльності ПрАТ «СК «Євроінс Україна» з укладання та виконання внутрішніх договорів ОСЦПВВНТЗ за 2024-2025 рр.

Показник	2024 р.	2025 р.	Зміна 2025/2024
Кількість договорів, діючих на кінець звітного року, тис. од.	370,6	441,3	70,7
Кількість договорів, що розпочали дію у звітному році, тис. од.	404,1	464,4	60,3
Сума нарахованих страхових платежів, тис. грн	470 371	1 158 987	688616
Кількість вимог, врегульованих шляхом виплати страхового відшкодування, шт.	6 182	8 400	2218
Нарахована сума страхового відшкодування за врегульованими вимогами, тис. грн	197 043	334 988	137945
Рівень страхових виплат, %	41,9	28,4	-13,5
Середній розмір страхового платежу, грн	1 164	2 496	1332
Середній розмір страхового відшкодування, грн	31 874	39 880	8006
Резерв незароблених премій ОСЦПВВНТЗ, тис. грн	174 679	440 478	265799
Резерв збитків ОСЦПВВНТЗ, тис. грн	93 730	203 246	109516
Кількість заявлених страхових подій, шт.	5 151	6 552	1401
Кількість заявлених, але не врегульованих випадків на кінець року, шт.	1 377	2 142	765

Джерело: складено за даними [34; 41; 42].

Дані табл. 2.14 свідчать про динамічне зростання страхового портфеля ОСЦПВВНТЗ ПрАТ «СК «Євроінс Україна». Кількість діючих договорів зросла з 370,6 тис. на кінець 2024 р. до 441,3 тис. на кінець 2025 р. (+19,1 %), а кількість нових договорів, що розпочали дію з 404,1 тис. до 464,4 тис.

(+14,9 %). Сума нарахованих страхових платежів зросла у 2,5 раза – з 470 371 тис. грн до 1 158 987 тис. грн., а це насамперед завдяки запровадженню вільного ціноутворення в результаті чого середній страховий платіж збільшився з 1 164 грн до 2 496 грн (+114,4 %). Рівень страхових виплат знизився з 41,9 % до 28,4 %, що є позитивною ознакою покращення збалансованості страхового портфеля. Кількість врегульованих вимог зросла з 6 182 до 8 400 шт., а середнє відшкодування – з 31 874 грн до 39 880 грн (+25,1 %), що відображає загальне зростання вартості ремонту транспортних засобів. Резерв незароблених премій зріс у 2,5 раза – до 440 478 тис. грн, що свідчить про значне розширення портфеля діючих договорів.

Щодо міжнародного страхування цивільної відповідальності за системою «Зелена картка», необхідно зазначити, що ПрАТ «СК «Євроінс Україна» не провадить даний вид страхування та не є учасником даної системи. Таким чином, страховий портфель компанії у сфері автострахування цивільної відповідальності формується виключно за рахунок внутрішніх договорів ОСЦПВВНТЗ.

Підсумовуючи аналіз тенденцій провадження ОСЦПВВНТЗ в ПрАТ «СК «Євроінс Україна», виокремимо три ключові характеристики. По-перше, компанія сформувала диференційовану лінійку з чотирьох продуктів ОСЦПВВНТЗ – від базового до максимального покриття, підкріплену цифровою інфраструктурою та системою ПВЗ, – що є суттєвою перевагою в умовах вільного ціноутворення. По-друге, 2025 р. ознаменувався якісним переломом: комбінований коефіцієнт збитковості знизився до 88,9 %, щоденний обсяг виплат перевищив 1 млн грн – компанія одночасно нарощує бізнес і виконує зобов'язання перед клієнтами. По-третє, структурні зміни в резервах (скорочення резерву збитків, зростання резерву незароблених премій) свідчать про інтенсивне залучення нових договорів і закриття накопичених справ.

РОЗДІЛ 3

ШЛЯХИ РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВТОВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

3.1. Зарубіжний досвід розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів та можливості його імплементacji в Україні

Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є важливим елементом функціонування страхових систем більшості розвинених країн світу, оскільки воно забезпечує фінансовий захист учасників дорожнього руху та сприяє підвищенню рівня соціальної безпеки. У міжнародній практиці даний вид страхування має обов'язковий характер і регулюється на законодавчому рівні, що зумовлено необхідністю гарантування відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та майну третіх осіб унаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Досвід зарубіжних країн свідчить про наявність різних моделей організації страхування автоцивільної відповідальності, які формуються з урахуванням економічних, правових та інституційних особливостей розвитку держав. Зокрема, у країнах Європейського Союзу функціонування даного виду страхування ґрунтується на єдиних принципах, визначених директивами ЄС, що передбачають обов'язковість страхового покриття, встановлення мінімальних лімітів відповідальності страховиків та забезпечення вільного пересування транспортних засобів між країнами-учасницями.

Дослідження зарубіжних систем обов'язкового страхування відповідальності дає можливість виокремити ефективні регуляторні інструменти, запобігти повторенню чужих помилок і визначити реалістичні орієнтири для вітчизняної реформи [55]. Базовим документом, що визначає мінімальні стандарти для всіх країн ЄС, є Директива Європейського

Парламенту і Ради 2009/103/ЄС про страхування цивільної відповідальності, пов'язаної з використанням транспортних засобів, у редакції Директиви 2021/2118/ЄС [55; 55].

Директива 2021/2118/ЄС, прийнята 24 листопада 2021 р. і опублікована в Офіційному Журналі ЄС 2 грудня 2021 р., внесла суттєві зміни до базової директиви 2009/103/ЄС. Серед ключових нововведень – підвищення мінімальних лімітів відповідальності, які відтепер становлять: за шкоду здоров'ю і життю – не менш ніж 6 450 000 євро на одну страхову подію або 1 300 000 євро на одного потерпілого; за майнову шкоду – не менш ніж 1 300 000 євро на одну страхову подію [55]. Ці ліміти підлягають перегляду кожні п'ять років відповідно до гармонізованого індексу споживчих цін ЄС, що забезпечує їхню постійну адекватність реальній вартості відшкодувань.

Директива також запровадила два принципово нових елементи. По-перше, обов'язок кожної держави-члена створити або уповноважити гарантійний фонд, який компенсує потерпілим збитки, спричинені транспортним засобом страховика, що перебуває в процедурі банкрутства або ліквідації. По-друге, гармонізовану форму довідки про страхову історію, яку страховик зобов'язаний надати страхувальнику на вимогу впродовж 15 днів, – і яку нові страховики зобов'язані враховувати при формуванні тарифу. Ця норма усунула бар'єри для мобільності споживачів та посилила конкуренцію на внутрішньому ринку ЄС [55].

Порівняльну характеристику систем ОСЦПВВНТЗ в окремих країнах ЄС наведено у табл. 3.1. Для порівняння обрано країни, що мають різний рівень розвитку страхового ринку та різні підходи до регулювання: Польщу (найближчий сусід з досвідом ринкових реформ), Францію та Німеччину (еталонні ринки Центральної і Західної Європи), Чехію (успішний приклад трансформації постсоціалістичної системи) і Румунію (найближча до України за рівнем розвитку ринку).

Таблиця 3.1

**Порівняльна характеристика систем обов'язкового страхування цивільної
відповідальності власників транспортних засобів в країнах ЄС**

Критерій	Польща	Франція	Німеччина	Чехія	Румунія
Тип системи	Обов'язкове, єдиний ринок	Обов'язкове, єдиний ринок	Обов'язкове, вільне ціноутворення	Обов'язкове, єдиний ринок	Обов'язкове, єдиний ринок
Ліміт за здоров'я, тис. євро/особа	5 210	7 700	15 000	1 724	1 000
Ліміт за майно, тис. євро/подія	1 000	1 200	1 120	1 724	600
Частка незастрахованих ТЗ	~0,5 %	~1,5 %	~1,0 %	~0,8 %	~4,0 %
Пряме врегулювання (ПВЗ)	так	так (з 2003 р.)	так	так	частково
Телематика / UBI	розвивається	активно розвивається	активно розвивається	розвивається	обмежено
Штраф за відсутність поліса	до 1 000 євро	до 3 750 євро	до 5 000 євро + арешт авто	до 1 500 євро	130–260 євро
Зв'язок поліса з реєстрацією ТЗ	так	так	так	так	так

Джерело: [55; 57]

Аналіз табл. 3.1 дозволяє виокремити кілька визначальних рис ефективних систем ОСЦПВНТЗ у країнах ЄС. По-перше, всі без винятку країни запровадили вільне ціноутворення або конкурентне тарифоутворення, що дає страховикам можливість адекватно відображати індивідуальний ризик у ціні поліса. По-друге, жорсткі санкції за відсутність поліса – від 1 000 євро у Польщі до 5 000 євро та арешту автомобіля в Німеччині – у поєднанні зі зв'язком поліса і реєстрацією ТЗ забезпечують рівень охоплення страхуванням, що не перевищує 0,5-4 % незастрахованих транспортних засобів [57].

Досвід Польщі є особливо релевантним для України з огляду на схожість стартових умов і близькість до ЄС. Ключовим елементом польської системи є

механізм автоматичного поновлення договору ОСЦПВВНТЗ при відсутності повідомлення про розірвання. Якщо власник ТЗ не повідомляє страховика про відмову від пролонгації за 30 днів до закінчення договору, поліс автоматично продовжується. Це суттєво скоротило частку незастрахованих: за оцінками страхового гаранта Польщі (UFG), близько 0,5 % усіх зареєстрованих ТЗ не мають діючого поліса, причому у більшості випадків це не є умисним ухиленням, а технічним недоглядом [57]. Поєднання автоматичного поновлення, штрафу до 1 000 євро та прямого доступу регулятора до реєстрів транспортних засобів – саме ця тріада зробила польський ринок одним із найбільш охоплених у Центральній Європі.

Французький ринок ОСЦПВВНТЗ вирізняється особливою увагою до відшкодування тілесних ушкоджень: хоча вони становлять лише близько 10 % загальної кількості страхових вимог за ОСЦПВВНТЗ, проте формують близько 69 % усіх витрат на виплати [57]. Ця асиметрія пояснює, чому французькі страховики та регулятор приділяють значну увагу медичній реабілітації потерпілих і довгостроковим ануїтетним виплатам. Франція також є піонером у системі прямого врегулювання – «convention IRSA/IRCA», запровадженій ще у 2003 р., яка дозволяє потерпілим отримувати відшкодування у власного страховика. Цей досвід є безпосереднім прообразом системи ПВЗ в Україні.

Особливе місце у порівняльному аналізі займає Румунія – країна, яка ще кілька років тому мала найвищий рівень незастрахованих ТЗ в ЄС (4 %) та кризи виплатоспроможності великих страховиків ОСЦПВВНТЗ. Саме криза 2022 р. на румунському ринку, коли банкрутство кількох провідних страховиків поставило під загрозу виплати тисячам потерпілих, змусила ЄС прискорити ухвалення Директиви 2021/2118/ЄС у частині захисту від неплатоспроможності страховиків. Цей досвід є важливим застереженням для України, де консолідація ринку та виведення слабких гравців також є актуальними процесами [55].

Одним із найперспективніших напрямів розвитку страхування відповідальності у провідних країнах ЄС є телематичне, або персоналізоване

страхування (Usage-Based Insurance, UBI). Відповідно до цієї моделі, страхова премія визначається не лише статичними характеристиками (тип ТЗ, вік водія, регіон), а й реальним стилем водіння – швидкістю, гальмуванням, часом доби поїздки, пройденим кілометражем [33]. Страховики збирають ці дані через бортові телематичні пристрої або мобільні застосунки. Італія є одним із лідерів у впровадженні телематики: за окремими оцінками, понад 20 % нових полісів ОСЦПВВНТЗ в Італії укладається з телематичним компонентом, що не лише персоналізує ціну, а й суттєво знижує частоту ДТП серед застрахованих.

Теоретичним підґрунтям для впровадження UBI є концепція «морального ризику»: традиційна система страхування послаблює стимули до обережного водіння, оскільки водій не несе прямих фінансових наслідків кожного конкретного маневру. Телематика відновлює цей зв'язок: безаварійний та обережний водій отримує реальну фінансову знижку на поліс, тоді як агресивний – сплачує вищу премію. Практичні результати впровадження UBI у Великій Британії, Франції та Нідерландах підтверджують: серед молодих водіїв, які обрали телематичні поліси, частота серйозних ДТП нижча на 30-40 % порівняно з тими, хто обрав традиційний поліс [33].

Порівняння мінімальних лімітів відповідальності в країнах ЄС та в Україні наочно відображено на рис. 3.1.

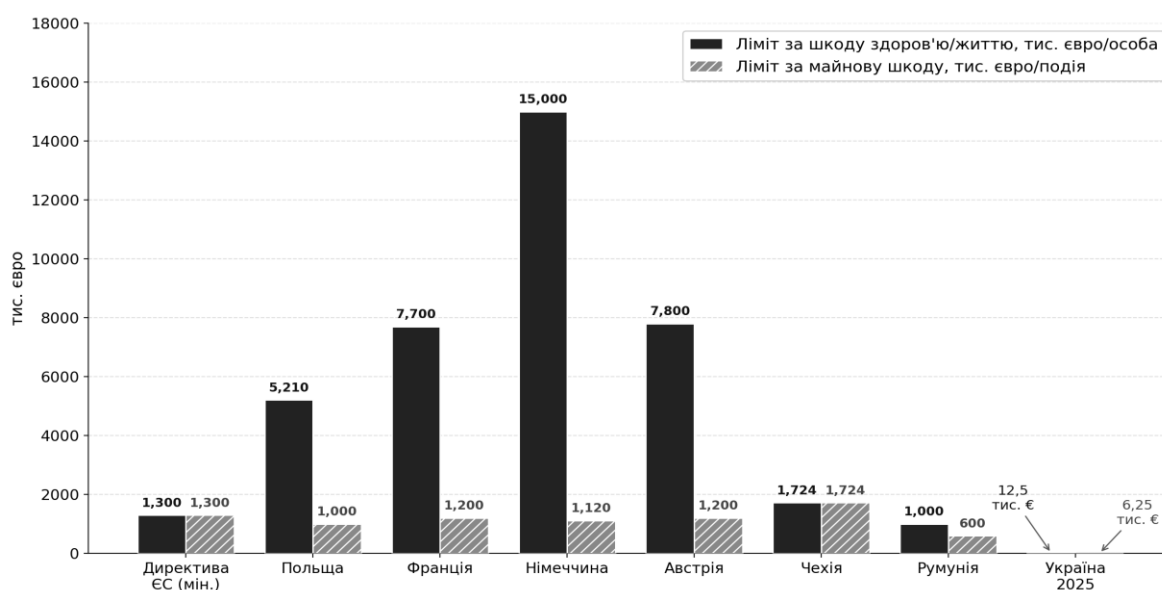


Рис. 3.1. Мінімальні ліміти відповідальності за системою ОСЦПВНТЗ у країнах ЄС та в Україні, тис. євро

Джерело: [55; 57]

Дані рис. 3.1 наочно демонструють масштаб розриву між лімітами відповідальності в Україні та мінімальними вимогами Директиви ЄС. Навіть мінімальний директивний поріг за шкоду здоров'ю (1 300 тис. євро/особа) перевищує поточний український ліміт 500 тис. грн (12,5 тис. євро) більш ніж у 100 разів. У реальних умовах країн-лідерів ЄС (Німеччина – 15 000 тис. євро, Австрія – 7 800 тис. євро) розрив ще більший. Щоправда, слід враховувати різницю у рівнях ВВП на душу населення та вартості медичних послуг і ремонту – проте навіть з поправкою на паритет купівельної спроможності українські ліміти залишаються суттєво нижчими за будь-який обґрунтований орієнтир.

Підсумовуючи аналіз зарубіжного досвіду, виокремимо три ключові уроки для України. Перший: ефективне охоплення страхуванням досягається не через підвищення штрафів саме по собі, а через інтеграцію поліса ОСЦПВНТЗ у систему державних реєстрів – зокрема, зв'язок страховки з реєстрацією ТЗ та технічним оглядом. Другий: пряме врегулювання є стандартом для всіх розвинутих систем ОСЦПВНТЗ і суттєво підвищує якість сервісу для потерпілих – у 2026 р. Україна переходить до обов'язкового ПВЗ, що відповідає кращим практикам ЄС. Третій: телематичне страхування є вектором майбутнього розвитку, що забезпечує одночасно більш справедливе ціноутворення і зниження аварійності – його впровадження в Україні має стати середньостроковою стратегічною метою [55; 57].

Узагальнення зарубіжного досвіду здійснення страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів дозволяє сформулювати комплекс практичних висновків, що мають важливе значення для подальшого розвитку вітчизняної системи ОСЦПВНТЗ. Насамперед, ефективність функціонування цього виду страхування в країнах ЄС забезпечується

поєднанням чіткої нормативно-правової бази, високого рівня інституційної взаємодії та застосування сучасних інструментів управління ризиками.

Важливо підкреслити, що ключовою передумовою стабільності страхового ринку є фінансова надійність страховиків, яка досягається через жорсткі вимоги до капіталізації, постійний нагляд з боку регуляторів та функціонування ефективних гарантійних механізмів захисту потерпілих. Досвід країн ЄС свідчить, що саме наявність дієвих гарантійних фондів і прозорих процедур врегулювання страхових випадків сприяє підвищенню довіри населення до страхових інститутів.

Крім того, важливим напрямом розвитку є цифровізація страхових послуг, яка проявляється у впровадженні електронних полісів, автоматизованих систем врегулювання збитків, використанні великих даних та телематичних технологій. Це не лише спрощує взаємодію між страховиком і страхувальником, а й підвищує точність оцінки ризиків та ефективність тарифної політики.

Таким чином, адаптація кращих зарубіжних практик до українських реалій передбачає необхідність комплексного реформування системи ОСЦПВВНТЗ, що має включати підвищення страхових лімітів, удосконалення механізмів державного регулювання, забезпечення фінансової стійкості страховиків, а також активне впровадження інноваційних технологій у сфері страхування. Реалізація зазначених заходів сприятиме підвищенню рівня страхового захисту учасників дорожнього руху, зміцненню фінансової безпеки та інтеграції України до європейського страхового простору.

3.2. Напрямки вдосконалення функціонування ринку страхування цивільної відповідальності автовласників транспортних засобів в Україні

Аналіз сучасного стану ринку ОСЦПВВНТЗ в Україні, здійснений у другому розділі, а також зіставлення з зарубіжним досвідом виявляють низку

системних проблем, подолання яких є необхідною умовою для подальшого розвитку ринку та наближення до стандартів ЄС. Водночас ці ж дані свідчать про те, що реформи, розпочаті у 2024-2025 рр. з прийняттям нового закону про ОСЦПВВНТЗ, формують реальне підґрунтя для якісних перетворень. ПрАТ «СК «Євроінс Україна» як системний гравець, що стабільно утримує 5 % ринку, безпосередньо відчуває вплив кожної з цих системних проблем і водночас має реальні важелі для підвищення власної конкурентоспроможності. Тому у цьому підрозділі загальноринкові напрями вдосконалення розглядаються крізь призму їх конкретного значення для діяльності компанії. Порівняльну оцінку поточного стану України та стандартів ЄС у сфері ОСЦПВВНТЗ наведено у табл. 3.2.

Таблиця 3.2

Порівняльна оцінка стану ОСЦПВВНТЗ в Україні та стандартів ЄС

Показник	Директива ЄС / кращі практики	Україна (станом на 2025 р.)
Мін. ліміт за шкоду здоров'ю	1 300 тис. євро/особа (директива); 7 700–15 000 тис. євро (кращі практики)	500 тис. грн $\approx$ 12,5 тис. євро/особа
Мін. ліміт за майнову шкоду	1 300 тис. євро/подія (директива)	250 тис. грн $\approx$ 6,25 тис. євро/подія
Вільне ціноутворення	обов'язково для всіх членів ЄС	запроваджено з 01.01.2025
Обов'язкове ПВЗ	передбачено Директивою	обов'язкове з 2026 р.; у 2025 р. – перехідний період
Виключно е-поліс	тенденція у більшості країн	обов'язкове з 2026 р.
Частка незастрахованих ТЗ	$\leq 1-3\%$ (цільовий орієнтир)	$\sim 24\%$ (2025 р.)
Санкції за відсутність поліса	від 1 000 до 5 000+ євро	штраф - 850 грн $\approx$ 21 євро (2025 р.)
Зв'язок поліса з реєстрацією ТЗ	передбачено у більшості країн	не запроваджено
Телематика / UBI	активно розвивається	на початковому етапі

Джерело: [26; 55; 57]

Аналіз табл. 3.2 свідчить, що за більшістю ключових параметрів Україна суттєво відстає від стандартів ЄС. Найбільш критичним є розрив у лімітах відповідальності та частці незастрахованих транспортних засобів. Розглянемо основні проблеми та напрями їх вирішення детальніше.

Першою і найгострішою структурною проблемою ринку ОСЦПВВНТЗ України залишається надмірно висока частка незастрахованих транспортних засобів. Незважаючи на зниження з 30 % у 2022 р. до 24 % у 2025 р. [26], ця цифра у 6-8 разів перевищує «стелю» для розвинених країн ЄС (1-4 %) та приблизно у 8 разів – середній показник Польщі (0,5 %). Порівняння України з країнами ЄС за цим показником наочно відображено на рис. 3.2.

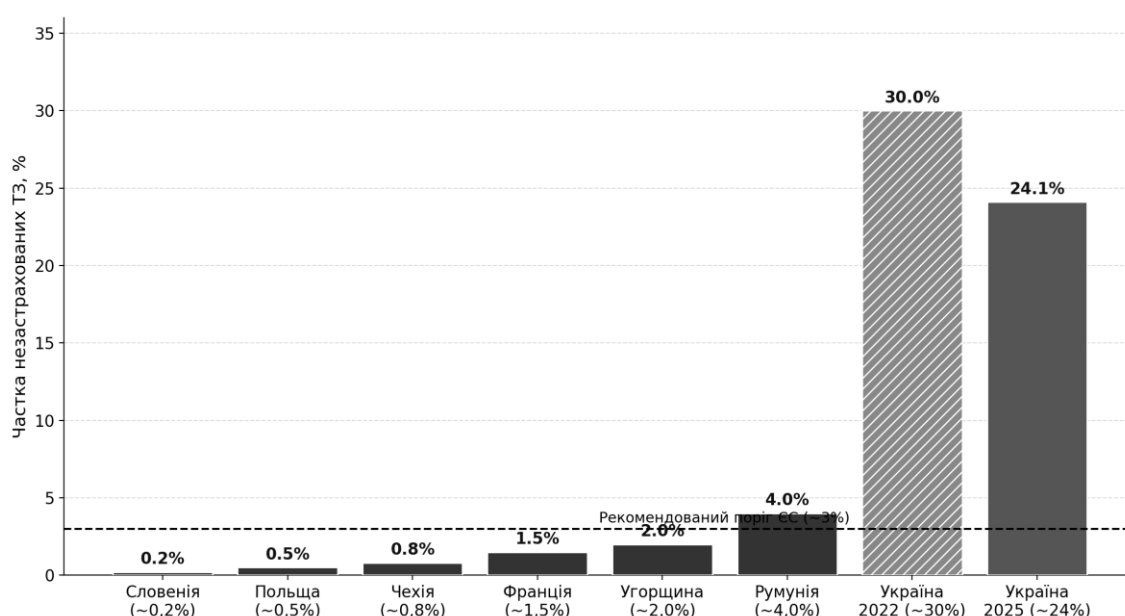


Рис. 3.2. Частка незастрахованих транспортних засобів в окремих країнах ЄС та в Україні

Джерело: [26; 55; 57]

Дані рис. 3.2 наочно демонструють, що навіть найменш успішна з розглянутих країн ЄС – Румунія з 4 % незастрахованих – перебуває на значно кращому рівні, ніж Україна. Для порівняння: у Словенії та Польщі, де страховий поліс є умовою реєстрації ТЗ, частка незастрахованих не перевищує 0,2—0,5 %. Ключова причина такої відмінності – не розмір штрафу, а системна інтеграція страхування у процес реєстрації та технічного огляду транспортного

засобу. В Україні штраф за їзду без поліса станом на 2025 р. становить близько 850 грн – тоді як мінімальна річна вартість поліса перевищує 1 000-1 500 грн. Таким чином, раціональний власник ТЗ, який розуміє низьку ймовірність перевірки, може «заощаджувати» на страховці. Цей економічний стимул – одна з головних причин масового ухилення від страхування [26].

Для вирішення проблеми охоплення необхідний комплексний підхід, що включає три взаємопов'язані елементи. По-перше, підвищення штрафу до рівня, що еквівалентний або перевищує мінімальну вартість поліса ОСЦПВВНТЗ, – щоб «страхуватися» стало вигідніше, ніж ризикувати. По-друге, зв'язок наявності чинного поліса ОСЦПВВНТЗ з процедурою реєстрації або технічного огляду транспортного засобу – що унеможливить реєстрацію чи продовження реєстрації без страхового покриття. По-третє, автоматизована перевірка наявності поліса через камери відеофіксації, інтегровані з базою МТСБУ в режимі реального часу. Пілотні проекти відеоперевірки наявності полісів ОСЦПВВНТЗ вже реалізовувались окремими муніципалітетами та МВС, проте залишаються фрагментарними.

Для ПрАТ «СК «Євроінс Україна» зниження частки незастрахованих ТЗ має прямий комерційний вимір: кожен відсоток зростання охоплення потенційно означає 73–74 тис. нових полісів на ринку. З огляду на ринкову частку 5 %, це еквівалентно 3 700 додаткових договорів на рік – або приріст премій близько 10–12 млн грн щорічно лише за рахунок розширення страхового пулу.

Другою системною проблемою є недостатній рівень лімітів відповідальності, що не забезпечує реального захисту потерпілих при серйозних ДТП. Ліміт за майнову шкоду 250 тис. грн (6,25 тис. євро) покриває ремонт хіба що бюджетного автомобіля, але не сучасного транспортного засобу вартістю 30-50 тис. євро. Ліміт за шкоду здоров'ю 500 тис. грн (12,5 тис. євро) є катастрофічно недостатнім при серйозних травмах, що вимагають тривалого лікування та реабілітації [39; 55].

Новий закон про ОСЦПВВНТЗ передбачає поетапне підвищення лімітів відповідальності після скасування або закінчення воєнного стану: з 2026 р. планується збільшення ліміту за шкоду здоров'ю до 1 млн грн на потерпілого та 20 млн грн на страховий випадок; за майнову шкоду – до 2 млн грн на страховий випадок [27; 39]. Це суттєвий крок, проте навіть після цього підвищення ліміт (50 тис. євро за здоров'я) залишатиметься значно нижчим за директивний мінімум ЄС у 1 300 тис. євро. Таким чином, підвищення лімітів має розглядатися не як одноразова дія, а як перманентний процес поступового наближення до стандартів ЄС у довгостроковій перспективі.

Для «Євроінс Україна» підвищення лімітів несе суперечливі наслідки: з одного боку, збільшується страховий захист клієнтів, що зміцнює репутацію компанії; з іншого – зростають потенційні виплати, що вимагає перегляду актуарних моделей та тарифної політики. Саме тому формування достатнього технічного резерву і нарощення власного капіталу (завдання, розглянуте нижче) є невід'ємною умовою успішної адаптації до нових лімітів.

Третьою актуальною проблемою є адаптація ринку до вільного ціноутворення, запровадженого з 1 січня 2025 р. За перші 10 місяців 2025 р. середня вартість поліса ОСЦПВВНТЗ зросла на 135 % – до 3 136 грн [36]. При цьому розбіжність у тарифах різних страховиків для однакового водія може досягати двократного і більше розміру: для 35-річного водія з 10-річним стажем на автомобіль середнього класу вартість поліса варіювалась від 2 500 до 4 800 грн залежно від страховика [1]. Це свідчить про те, що страховики використовують різні актуарні моделі та конкурентні стратегії – що є нормальним явищем для конкурентного ринку, але водночас вимагає від споживачів активнішого порівняння пропозицій.

Ризиком вільного ціноутворення є можлива цінова дискримінація окремих категорій водіїв (молоді, мешканці окремих регіонів, власники певних марок авто), для яких вартість поліса може стати непосильною. Для збалансування даного ризику необхідна надійна система моніторингу ринку з

боку НБУ та МТСБУ, яка відстежувала б не лише загальну динаміку премій, а й доступність страхування для різних сегментів споживачів.

Четвертою специфічною для України проблемою є вплив воєнного стану на ринок ОСЦПВНТЗ. Масова евакуація населення, тимчасова окупація частини територій, знищення або пошкодження значної кількості автомобілів внаслідок бойових дій – ці чинники породжують питання, що не мають аналогів у мирному страховому праві: хто відшкодовує збитки, якщо ТЗ пошкоджений внаслідок ракетного удару під час руху? Як діє система, якщо страхова подія відбулась на тимчасово окупованій території? Чинне страхове законодавство не містить чітких відповідей на ці питання, що залишає постраждалих у правовій невизначеності [26; 39].

П'ятою проблемою є відставання у впровадженні технологічних інновацій – зокрема телематики. Вільне ціноутворення, запроваджене з 2025 р., створює нормативні передумови для персоналізованого тарифування, проте практична реалізація UBI-страхування в Україні перебуває на початковому етапі. Відсутня нормативна база для збору та обробки телематичних даних страховиками; не визначено правила конфіденційності та безпеки даних про стиль водіння; не врегульовано відповідальність сторін у разі технічних збоїв телематичних пристроїв. Без вирішення цих питань повноцінний розвиток UBI залишатиметься неможливим [33].

ПрАТ «СК «Євроінс Україна» має стратегічний потенціал для першовходу на ринок UBI: цифровий застосунок компанії, розвинена онлайн-платформа та молода клієнтська база (значна частина полісів оформлюється онлайн) формують необхідну технологічну та комерційну основу. Запуск пілотного телематичного продукту стане конкурентною перевагою, що виокремить компанію на тлі традиційних страховиків ще до встановлення єдиних нормативних стандартів.

На основі виявлених проблем та вивченого зарубіжного досвіду сформулюємо основні напрями розвитку ринку ОСЦПВНТЗ в Україні (табл. 3.3).

Таблиця 3.3

Основні напрями розвитку ринку ОСЦПВВНТЗ в Україні

Напрямок	Конкретні заходи	Очікуваний ефект
1. Підвищення охоплення страхуванням	Зв'язок полісу ОСЦПВВНТЗ з реєстрацією ТЗ; автоматизована перевірка наявності поліса при проходженні технічного огляду; підвищення штрафу за відсутність поліса до рівня, еквівалентного вартості поліса	Зниження частки незастрахованих ТЗ до 10–15 % у 5-річній перспективі; скорочення гарантійних виплат МТСБУ

Продовження табл. 3.3

2. Поетапне підвищення лімітів відповідальності	З 2026 р. (після скасування/закінчення воєнного стану): за здоров'я – до 1 млн грн / 20 млн грн на подію; за майно – до 2 млн грн на подію	Наближення до стандартів Директиви ЄС 2009/103/ЄС; реальний захист потерпілих при серйозних ДТП
3. Повноцінне запровадження ПВЗ	З 2026 р. – обов'язкове ПВЗ для всіх страховиків; спрощення розрахунків через кліринг МТСБУ	Підвищення якості та швидкості врегулювання; посилення конкуренції між страховиками за якість сервісу
4. Розвиток телематики і UBI	Нормативна база для телематичного страхування; персоналізація тарифів на основі стилю водіння, часу доби, маршруту	Зниження аварійності; більш справедливе ціноутворення; стимул до безпечного водіння
5. Повна цифровізація	Виключно е-поліс з 2026 р.; інтеграція бази МТСБУ з системами МВС та МРЕО; відеофіксація порушень	Унеможливлення підробок; прискорення оформлення ДТП; зниження транзакційних витрат
6. Захист під час воєнного стану	Чіткий механізм виплат за пошкодженими внаслідок бойових дій ТЗ; окремий гарантійний фонд для воєнних ризиків	Захист прав потерпілих в умовах активних бойових дій; стабільність ринку ОСЦПВВНТЗ

Джерело: [35]

Аналіз табл. 3.3 свідчить, що запропоновані напрями розвитку є взаємопов'язаними: кожен із них підсилює ефективність інших. Зокрема, підвищення охоплення страхуванням розширює страховий пул і дозволяє

знижувати середню премію, що в свою чергу покращує доступність страхування; розвиток телематики посилює диференціацію тарифів і стимулює безпечне водіння, що знижує частоту ДТП і зменшує виплати; цифровізація прискорює врегулювання і знижує транзакційні витрати для всіх учасників ринку. Таким чином, мова йде не про окремі заходи, а про цілісну програму реформування системи ОСЦПВВНТЗ на засадах євроінтеграції.

Розподіл запропонованих заходів за горизонтом реалізації дозволяє сформувати практичну дорожню карту реформи. У короткостроковій перспективі (2025-2026 рр.) найпріоритетнішими є: завершення переходу до обов'язкового ПВЗ для всіх договорів ОСЦПВВНТЗ з 2026 р.; забезпечення виключно електронного формату полісів з 2026 р.; опрацювання механізму підвищення лімітів відповідальності, передбаченого на час після завершення воєнного стану; розробка нормативної бази для захисту потерпілих у ситуаціях, пов'язаних із бойовими діями. У середньостроковій перспективі (2026-2028 рр.): запровадження зв'язку поліса ОСЦПВВНТЗ з реєстрацією ТЗ; поетапне підвищення штрафів до економічно обґрунтованого рівня; розробка та прийняття нормативної бази для телематичного страхування; моніторинг ринку в умовах вільного ціноутворення та коригування регуляторних підходів за результатами накопиченої статистики [26; 39; 55].

У довгостроковій перспективі (2028-2030 рр. та далі), відповідно до зобов'язань України в рамках Угоди про асоціацію з ЄС [55], орієнтиром є: досягнення мінімальних лімітів відповідальності, встановлених Директивою 2021/2118/ЄС (1 300 тис. євро за здоров'я та за майно); зниження частки незастрахованих ТЗ до 5 % і нижче; повноцінне функціонування системи UBI-страхування хоча б серед молодих та початкових водіїв; гармонізація відповідних нормативно-правових актів з вимогами ЄС. Реалізація цих завдань вимагатиме не лише нормативних змін, а й розбудови інституційного потенціалу регулятора (НБУ), МТСБУ та страхових компаній.

Окрім загально-ринкових напрямів, проведений аналіз дозволяє сформулювати конкретні пропозиції для ПрАТ «СК «Євроінс Україна», спрямовані на зміцнення її позицій в умовах нового регуляторного середовища.

Вони охоплюють три ключові сфери: капітальну достатність, продуктивний розвиток та технологічну трансформацію.

По-перше, пріоритетним завданням є нарощення регулятивного капіталу (EOF) до рівня, що забезпечить виконання нормативу $MCR \geq 100 \%$ та наближення до нормативу SCR. Станом на 2025 р. коефіцієнт покриття MCR становив лише 97,7 %, а SCR – 32,6 % [34]. Для усунення цього дефіциту доцільно: по-перше, здійснити чергове збільшення статутного капіталу за підтримки материнської групи Euroins Insurance Group – з урахуванням того, що у 2025 р. зареєстрований капітал вже збільшено з 77,9 до 123,1 млн грн; по-друге, забезпечити планомірне скорочення накопиченого непокритого збитку шляхом реінвестування частини прибутку (58,1 млн грн у 2025 р.) замість його розподілу. Додатково потребує коригування структура інвестиційного портфеля: питома вага нерухомості (26,3 % при нормативному ліміті $\leq 10 \%$) і корпоративних облігацій (20,9 % при нормативі $\leq 20 \%$) перевищує вимоги Постанови НБУ № 201, що слід усунути шляхом диверсифікації на користь більш ліквідних інструментів [34].

По-друге, в умовах вільного ціноутворення конкурентна перевага «Євроінс Україна» дедалі більше визначатиметься точністю актуарних моделей і якістю сервісу, а не ціною. У продуктовому вимірі доцільно: розширити лінійку ОСЦПВВНТЗ пілотним телематичним продуктом для молодих водіїв (до 25 років), для яких традиційний тариф є найвищим і які водночас є найактивнішими користувачами мобільних застосунків; впровадити автоматизовану систему нарахування бонусів безаварійним водіям у рамках їх особистого кабінету, що підвищить лояльність і рівень пролонгації полісів. Ці заходи відповідають досвіду країн-лідерів ЄС у телематичному страхуванні [57].

По-третє, з огляду на перехід до обов'язкового ПВЗ з 2026 р. та виключно електронних полісів, компанії доцільно завчасно підготуватися до зростання навантаження на систему врегулювання збитків: кількість заявлених, але не врегульованих справ на кінець 2025 р. вже зросла до 2 142 шт. (+56 % до 2024 р.) [34]. Для цього рекомендується автоматизувати опрацювання стандартних

справ за Євро-протоколом, скоротивши середній строк їх врегулювання з 30 до 10-15 днів, а також розширити call-центр і чат-боти підтримки для обробки зростаючого потоку цифрових звернень. Реалізація зазначених заходів дозволить компанії не лише відповідати регуляторним вимогам, а й закріпити статус лідера якості сервісу на ринку ОСЦПВВНТЗ України.

Окрім загально-ринкових напрямів, проведений аналіз дозволяє сформулювати конкретні заходи підвищення ефективності для ПрАТ «СК «Євроінс Україна», систематизовані у табл. 3.4.

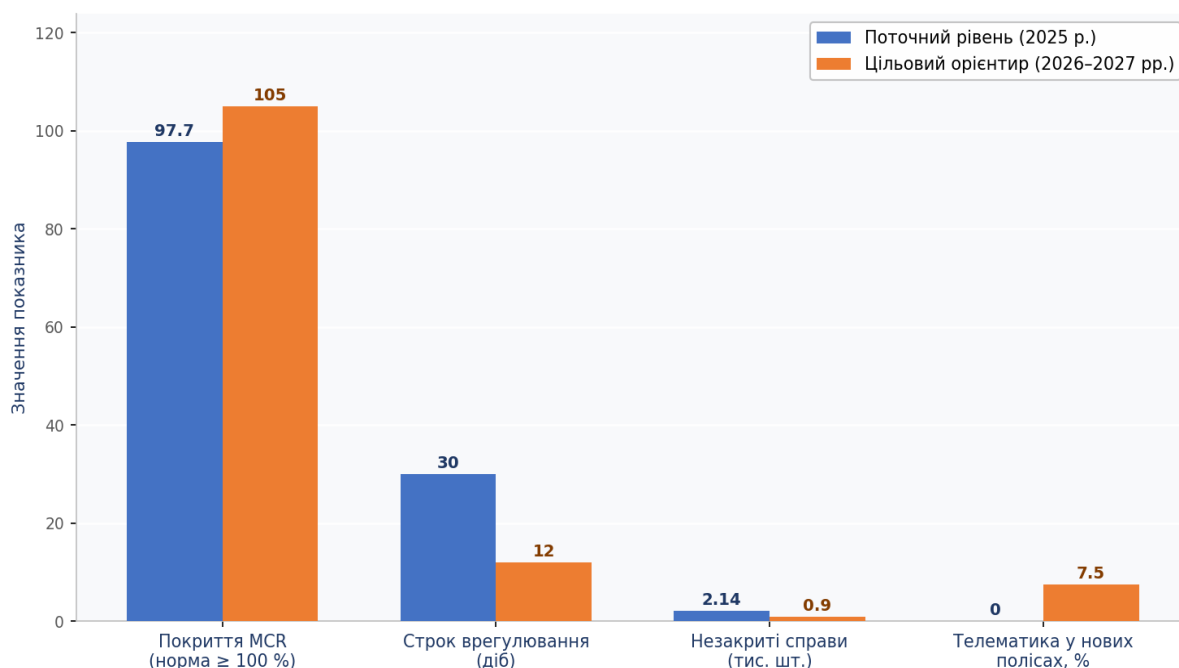
Таблиця 3.4

Пропозиції щодо вдосконалення діяльності ПрАТ «СК «Євроінс Україна»

Напрямок	Конкретний захід	Очікуваний ефект	Горизонт
1. Капітальна достатність	Збільшення статутного капіталу за підтримки Euroins Group; реінвестування прибутку; перебалансування інвестпортфеля (нерухомість $\leq 10\%$, облігації $\leq 20\%$)	MCR $\geq 100\%$; відповідність SCR; виконання Постанови НБУ № 201	2026 р.
2. Продуктовий розвиток	Пілотний телематичний продукт UBI для водіїв до 25 р.; автоматизована система бонусів у особистому кабінеті	Розширення молодіжного сегменту; зниження збитковості; зростання рівня пролонгацій	2026-2027 рр.
3. Якість врегулювання	Автоматизація справ за Євро-протоколом; скорочення строку до 10–15 днів; розширення чат-ботів і call-центру	Підготовка до ПВЗ з 2026 р.; зниження незакритих справ з 2 142 до $\leq 1\,000$ шт.	2026 р.

Джерело: розроблено автором на основі [26; 34]

Для наочності ключових показників та цільових орієнтирів побудовано рис. 3.3.



**Рис. 3.3. Порівняння поточних показників і цільових орієнтирів
ПрАТ «СК «Євроінс Україна» за пріоритетними напрямками
вдосконалення**

Джерело: розроблено автором на основі фінансової звітності компанії [34]

Підсумовуючи аналіз проблем та напрямів розвитку ринку ОСЦПВВНТЗ в Україні, можна стверджувати, що 2025 р. ознаменував початок нового, конкурентно-ринкового етапу розвитку вітчизняної системи обов'язкового автострахування. Запровадження вільного ціноутворення, перехід до обов'язкового ПВЗ та підвищення лімітів відповідальності – це не просто технічні зміни, а фундаментальна трансформація філософії ринку: від формального виконання законодавчої вимоги до реального страхового захисту. Водночас масштаб незастрахованості, значний розрив у лімітах відповідальності порівняно зі стандартами ЄС та нерозвиненість технологічних інновацій свідчать про те, що шлях до повноцінної євроінтеграції у сфері ОСЦПВВНТЗ є тривалим і вимагатиме послідовних системних зусиль з боку регулятора, МТСБУ та учасників ринку [26; 53; 55].

Подальший розвиток системи ОСЦПВВНТЗ в Україні має ґрунтуватися на принципах комплексності, поетапності та узгодженості реформ. Важливим є не лише формальне впровадження окремих інструментів, а й забезпечення їх

ефективної взаємодії в межах єдиної інституційної архітектури страхового ринку. Особливу роль у цьому процесі відіграватиме координація дій між державними органами, насамперед Національним банком України, МТСБУ та Міністерством внутрішніх справ, а також активна участь страхових компаній у впровадженні нових стандартів діяльності.

Не менш значущим аспектом є підвищення рівня страхової культури населення. В умовах, коли значна частина власників транспортних засобів сприймає ОСЦПВВНТЗ як формальний обов'язок, а не як інструмент фінансового захисту, важливо забезпечити належний рівень інформаційно-роз'яснювальної роботи. Це передбачає популяризацію страхування, підвищення фінансової грамотності громадян та формування довіри до страхових інститутів через прозорість їх діяльності та своєчасність виплат.

Крім того, важливим чинником успішної трансформації ринку є забезпечення балансу між інтересами страховиків і страхувальників. З одного боку, необхідно створити умови для стабільної та прибуткової діяльності страхових компаній, що дозволить їм виконувати свої зобов'язання перед клієнтами. З іншого – гарантувати доступність страхових послуг для широких верств населення, недопущення надмірного зростання страхових тарифів та забезпечення належного рівня захисту прав споживачів.

Отже, реалізація запропонованих напрямів розвитку дозволить сформувати в Україні сучасну, ефективну та соціально орієнтовану систему страхування цивільної відповідальності автовласників, яка відповідатиме європейським стандартам і забезпечуватиме належний рівень захисту всіх учасників дорожнього руху. У свою чергу, це сприятиме зміцненню фінансової безпеки держави, розвитку страхового ринку та підвищенню рівня довіри громадян до інститутів страхування загалом.

ВИСНОВКИ

ОСЦПВВНТЗ є поліфункціональним соціально-економічним інститутом, що виходить далеко за межі простого фінансового захисту: він виконує шість функцій (захисну, перерозподільну, превентивну, соціальної стабілізації, інвестиційну та контрольну), поєднує механізми ринкового страхування з елементами державного регулювання і є системоутворюючим елементом захисту учасників дорожнього руху. Ключовою відмінністю ОСЦПВВНТЗ від майнового страхування є те, що страхувальник купує поліс не заради власного збагачення, а для звільнення від обов'язку самостійно відшкодовувати шкоду третій особі. Становлення системи в Україні пройшло шлях від першого закону 2004 р. до якісної реформи 2024-2025 рр.

Механізм ОСЦПВВНТЗ є динамічною п'ятисуб'єктною системою (страхувальник, страховик, потерпілий, МТСБУ, регулятор-НБУ), що охоплює чотири взаємопов'язані підсистеми: договірну, фінансову, гарантійну та міжнародну («Зелена картка»). Запровадження системи прямого врегулювання збитків (ПВЗ) у 2017 р. та її поширення до обов'язкової форми з 2025 р. стало якісним стрибком у рівні страхового сервісу: потерпілий звертається до власного страховика, що створює потужний комерційний стимул до оперативного та справедливого врегулювання. Лімітна динаміка (від 160 тис. грн/500 тис. грн у 2024 р. до 250 тис. грн/500 тис. грн у 2025 р.) відображає поетапне наближення до стандартів ЄС.

Нормативно-правова трансформація 2024-2025 рр. є найглибшою за двадцять років існування ОСЦПВВНТЗ в Україні. Закон №3720-IX реалізував сім системних змін: вільне ціноутворення, підвищення лімітів, обов'язкове ПВЗ, скасування франшизи, скасування коефіцієнта зносу, перехід до е-полісів та розширення суб'єктів контролю. Найбільш резонансною є відмова від регульованих тарифів НБУ на користь індивідуального актуарного розрахунку кожним страховиком, що посилює конкуренцію та стимулює розвиток телематичних технологій.

Ринок ОСЦПВВНТЗ України у 2022-2025 рр. продемонстрував стійкість та якісну трансформацію. Кількість укладених договорів зросла з 7,12 до 7,38 млн (+3,6 %), проте основним рушієм зростання стало підвищення середньої вартості поліса з 960 до 3 163 грн (+229,5 %). Валові премії ОСЦПВВНТЗ зросли з 6,8 до 23,3 млрд грн (+240,8 %), а частка всього сегменту страхування відповідальності у ринку сягнула 46,1 % у 2025 р. – безпрецедентний показник. Частка нестрахованих ТЗ знизилась з 30 % до 24 %, проте залишається у 6-8 разів вищою за середній показник ЄС.

ПрАТ «СК «Євроінс Україна» є системним гравцем ринку ОСЦПВВНТЗ, що стабільно утримує ~5 % ринку за преміями при щоденному обсязі виплат понад 1 млн грн та статусі «зелений світлофор» МТСБУ. За 2022–2025 рр. активи компанії зросли на 54,6 % (до 1 148,4 млн грн), валові підписані премії – на 151,3 % (до 1 419,9 млн грн). Динаміка чистого фінансового результату (прибуток 17,1 млн грн у 2023 р., збиток 26,9 млн грн у 2024 р. та рекордний прибуток 58,1 млн грн у 2025 р.) відображає траєкторію адаптації до нового тарифного середовища. Комбінований коефіцієнт збитковості знизився до 88,9 % у 2025 р. після 108,2 % у 2024 р.

Аналіз платоспроможності за стандартами Solvency II (Постанова НБУ №201) виявив суперечливу картину. Коефіцієнт покриття технічних резервів прийнятними активами залишається значно вище нормативу: 165,6 % (2024 р.) та 147,8 % (2025 р.). Водночас коефіцієнт покриття MCR знизився до 97,7 % у 2025 р. (нижче нормативних 100 %) через стрімке зростання страхового портфеля та накопичений непокритий збиток. Розрахунковий коефіцієнт покриття SCR є суттєво нижчим за нормативний (56,8 % у 2024 р. та 32,6 % у 2025 р.), що свідчить про необхідність нарощення регулятивного капіталу та оптимізації інвестиційної структури.

Зарубіжний досвід країн ЄС (Польща, Франція, Німеччина, Чехія, Румунія) виявив три ключові уроки для України. Перший: ефективне охоплення страхуванням досягається не через підвищення штрафів, а через інтеграцію поліса ОСЦПВВНТЗ у систему реєстрації ТЗ та технічного огляду. Другий:

ПВЗ є стандартом для всіх розвинутих систем – досвід Франції (з 2003 р.) є прямим прообразом вітчизняної системи. Третій: телематичне страхування (UBI) забезпечує одночасно справедливіше ціноутворення і зниження аварійності – в Італії понад 20 % нових полісів ОСЦПВВНТЗ є телематичними.

На основі виявлених проблем та зарубіжного досвіду сформовано шість напрямів розвитку ринку ОСЦПВВНТЗ в Україні. Найгострішою є проблема 24 % незастрахованих ТЗ (у 6-8 разів вище за ЄС), вирішення якої потребує зв'язку поліса з реєстрацією ТЗ і підвищення штрафу до еквіваленту вартості поліса. Поетапне підвищення лімітів відповідальності після скасування воєнного стану (до 1 млн грн/20 млн грн за здоров'я, 2 млн грн/подію за майно) є необхідною, але недостатньою умовою для досягнення стандарту Директиви ЄС (1 300 тис. євро). Дорожня карта реалізації охоплює три горизонти: короткостроковий 2025-2026 рр. (обов'язкове ПВЗ та е-поліс), середньостроковий 2026-2028 рр. (зв'язок поліса з реєстрацією ТЗ, нормативна база для UBI) та довгостроковий 2028-2030 рр. та далі (досягнення директивних лімітів ЄС, розповсюдження телематики).

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Автострахування по-новому: що відбувається на ринку автоцивілки. Ingo.ua. 24.11.2025. URL: <https://ingo.ua/news/avtostrahuvannya-po-novomu-shho-vidbuvayetsya-na-rinku-avtocivilki> (дата звернення: 01.04.2026).
2. Александрова М. М. Страхування. Київ : ЦУЛ, 2002. 208 с.
3. Бабенко-Левада В. Г., Удовіченко А. В. Проблеми та напрямки розвитку страхування автотранспортних засобів в Україні. *Ефективна економіка*. 2018. № 10. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6597> (дата звернення: 05.03.2026).
4. Базилевич В. Д., Базилевич К. С. Страхова справа : підручник. 7-ме вид. Київ : Знання, 2020. 487 с.
5. Балицька М. В. Ринок обов'язкового внутрішнього автострахування у цифрах: новий рік – новий закон – нові можливості. *VoxUkraine*. 2024. URL: <https://voxukraine.org/u-fokusi-indeksa-reform-rynok-obov-yazkovogo-vnutrishnogo-avtostrahuvannya> (дата звернення: 01.04.2026).
6. Бачо Р. Й. Функціонування Моторного (транспортного) страхового бюро України на національному ринку небанківських фінансових послуг. *Актуальні проблеми економіки*. 2015. № 9 (171). С. 358–364.
7. Бовсуновська Г. С. Теоретичні засади розвитку автотранспортного страхування. *Економічний аналіз*. 2013. Т. 13. № 2. С. 135–140.
8. Вергелюк Ю., Ганцяк М., Болдова А. Доступність ОСЦПВ в Україні в контексті адаптації до стандартів ЄС. *Acta Academiae Beregsasiensis. Economics*. 2025. № 10. С. 300–313.
9. Внукова Н. М. Страхування : теорія та практика : навч.-метод. посіб. Харків : Бурун Книга, 2004. 376 с.
10. Гаманкова О. О. Ринок страхових послуг України: теорія, методологія, практика : монографія. Київ : КНЕУ, 2009. 283 с.
11. Говорушко Т. А. Страхові послуги : навч. посіб. Київ : Центр учбової літератури, 2021. 400 с.

12. Гусак М. М. Страхування автомобільного транспорту як один із основних видів майнового страхування. *Вісник студентського наукового товариства «Ватра»*. 2017. № 42. С. 166–175.

13. Єпіфанова І. Ю., Підлужняк І. В. Аналіз конкурентоспроможності страхових компаній на українському ринку. 2021. URL: http://ir.lib.vntu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/31328/pidluzhniak_tezi.pdf (дата звернення: 23.03.2026).

14. Журавка О. С., Бухтіарова А. Г., Пахненко О. М. Страхування : навчальний посібник. Суми : Сумський державний університет, 2020. 350 с.

15. Залєтов О. М. Убезпечення життя : монографія. Київ : Міжнародна агенція «Бізон», 2006. 688 с.

16. Клапків Ю. М. Ринок страхових послуг: концептуальні засади, технічні інновації та перспективи розвитку : монографія. Тернопіль : ТНЕУ, 2020. 568 с.

17. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 р. № 8073-X (зі змінами). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення: 10.04.2026).

18. Козьменко О. В., Козьменко С. М., Васильєва Т. А. Страховий ринок України у контексті сталого розвитку : монографія. Суми : ДВНЗ «УАБС НБУ», 2018. 300 с.

19. Колотій Ю. С. Проблеми розвитку автострахування в Україні. *Всеукраїнська студентська науково-практична конференція*. 2017. С. 157–160.

20. Костогриз В. Г., Гаряга Л. О. Автотранспортне страхування в Україні в період дії воєнного стану. *Інвестиції: практика та досвід*. 2025. № 3. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2025.3.85>. (дата звернення: 16.04.2026).

21. Кухаренок М. Труднощі та успіхи ринку ОСЦПВ: досвід європейських країн. *Фінансові послуги*. 2017. № 3. С. 44–45.

22. Лесик Л. Я. Досвід застосування в Україні обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. *Актуальні проблеми економіки*. 2016. № 3. С. 231–234.

23. Лук'янова О. М. Транспортний комплекс України: виклики воєнного часу та перспективи розвитку. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2024. № 8. С. 42–50.

24. Малащенко Ю. Соціально-економічний зміст та значення ОСЦПВ. *Ефективна економіка*. 2014. № 5. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3026> (дата звернення: 16.04.2026).

25. Марценюк О. В., Руда О. Л., Гайдамащук Б. В. Особливості розвитку майнового страхування в Україні: реалії та перспективи. *Агросвіт*. 2024. № 10. С. 122–130.

26. Моторне (транспортне) страхове бюро України : офіційний сайт та річні звіти. URL: <https://www.mtsbu.ua> (дата звернення: 25.04.2026).

27. Моторне (транспортне) страхове бюро України. Новий закон про ОСЦПВВНТЗ. URL: <https://mtsbu.ua> (дата звернення: 25.04.2026).

28. Національний банк України : звіти про стан і розвиток страхового ринку України (2019-2024). URL: <https://bank.gov.ua/ua/statistic/insurance> (дата звернення: 15.04.2026).

29. Національний банк України. Звітність страховиків (форми IRPL, IR20, СК_осн) за 2022-2025 рр. URL: <https://bank.gov.ua/ua/statistic/insurance> (дата звернення: 01.04.2026).

30. Олійник В. Фінансова стійкість страхових компаній : монографія. Київ : Університетська книга, 2015. 287 с.

31. Олійник О. В., Нагаєва Г. О. Страхування : навч. посіб. Харків : Стильна типографія, 2020. 256 с.

32. Осадець С. С. Страхування : підручник. 3-тє вид. Київ : КНЕУ, 2016. 599 с.

33. Осадець С. С., Мурашко О. В., Фурман В. М., Баранов А. Л. Страхувий менеджмент : підручник. Київ : КНЕУ, 2011. 333 с.

34. Офіційний сайт ПрАТ «СК «Євроінс Україна». URL: <https://www.euroins.com.ua> (дата звернення: 05.04.2026).

35. Патрульна поліція України. Статистика дорожньо-транспортних пригод, 2023. URL: <https://www.patrol.police.gov.ua> (дата звернення: 18.03.2026).
36. Плиса В. Й. Страхування : навч. посіб. 2-ге вид. Київ : Каравела, 2019. 512 с.
37. Приказюк Н. В., Моташко Т. П. Нові вектори розвитку автотранспортного страхування в Україні. *Вісник Київського національного університету ім. Тараса Шевченка. Економіка*. 2015. № 3 (168). С. 37–47.
38. Приказюк Н. В., Моташко Т. П. Цифровізація страхування: можливості та загрози. *Ефективна економіка*. 2022. № 12. URL: <https://nayka.com.ua/index.php/ee/article/view/875/884>. (дата звернення: 01.03.2026).
39. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 21.05.2024 р. № 3720-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3720-20#Text> (дата звернення: 01.03.2026).
40. Про страхування : Закон України від 18.11.2021 р. № 1909-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1909-20#Text> (дата звернення: 01.04.2026).
41. Рейтинг страхових компаній України з ОСАЦВ за 12 місяців 2025 р. Forinsurer. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/25/12/38> (дата звернення: 01.05.2026).
42. Рейтинг страхових компаній України. Forinsurer – онлайн-журнал про страхування. URL: <https://forinsurer.com/stat> (дата звернення: 01.05.2026).
43. Салайчук О. М. Інноваційні технології в автотранспортному страхуванні. *Вісник КНТЕУ*. 2017. Вип. 17. С. 127–132.
44. Сидорчук І. П. Сучасний стан розвитку страхового ринку в Україні. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2022. № 1. С. 130–133.
45. Статистика страхового ринку України. URL: <https://forinsurer.com/stat> (дата звернення: 01.05.2026).
46. Стецюк П. А., Шірінян Л. В. Фінансова надійність страховика : монографія. Київ : Академія, 2018. 260 с.

47. Страхування: практикум / уклад. Брязкало А. Є., Гладчук О. М., Кучерівська С. С. Чернівці : Чернівецький нац. ун-т, 2020. 152 с.
48. Тарасенко Д. Л., Тарасенко О. Ю., Мироненко С. П. Аналіз страхового ринку України. *Економіка та суспільство*. 2022. № 40. С. 27–34.
49. Третяк Д. Д. Інноваційні технології в автотранспортному страхуванні. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 5. С. 30–36.
50. Федорович І. М. Проблеми та перспективи розвитку автострахування в Україні. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і менеджмент*. 2019. Вип. 39. С. 79–85.
51. Фурман В. М. Страхування: теоретичні засади та стратегія розвитку : монографія. Київ : КНЕУ, 2005. 296 с.
52. Шірінян А. А., Шірінян Л. В. Страховий ринок, ринок страхування і ринок страхових послуг: наукові погляди, нове розуміння і визначення. *Облік і фінанси*. 2024. № 1 (103). С. 93–101.
53. Шірінян Л. В. Конкурентоспроможність страхових компаній : монографія. Київ : Центр учбової літератури, 2020. 357 с.
54. Council of Bureaux : офіційний сайт міжнародної системи «Зелена картка». URL: <https://www.cobx.org> (дата звернення: 20.04.2026).
55. Directive (EU) 2021/2118 of the European Parliament and of the Council of 24 November 2021 amending Directive 2009/103/EC. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32021L2118> (дата звернення: 15.04.2026).
56. Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/UK/TXT/?uri=CELEX:32009L0103> (дата звернення: 12.04.2026).
57. Insurance Europe. European Motor Insurance Markets. Brussels : Insurance Europe, 2019. URL: <https://www.insuranceeurope.eu/publications/465/european-motor-insurance-markets/> (дата звернення: 20.04.2026).

ДОДАТКИ