

УДК 347.5

DOI <https://doi.org/10.51989/NUL.2026.3.36>

ГЕНЕЗИС ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ІНСТИТУТУ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Репецький Василь Геннадійович,

orcid.org/0009-0002-5443-9599,

аспірант кафедри цивільно-правових дисциплін

Львівського державного університету внутрішніх справ,

адвокат, керуючий партнер Адвокатського об'єднання «Автопоміч»



У статті здійснено комплексний аналіз становлення та розвитку інституту обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні. Проаналізовано джерела правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, їх особливості та вплив на розвиток інституту. Розглянуто історичні передумови еволюції цивільно-правової відповідальності за шкоду, заподіяну транспортними засобами, що були сформовані у ХХ ст., коли вже існувала концепція підвищеної відповідальності володільця джерела небезпеки, проте страховий механізм компенсації потерпілим був відсутній.

Виокремлено етапи формування системи джерел правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності в незалежній Україні – від прийняття Декрету Кабінету Міністрів України «Про страхування» в 1993 році до нового Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», який вступив в силу з 2025 року та масштабно змінив підходи до захисту прав учасників відповідних правовідносин.

Проаналізовано динаміку становлення обов'язкового автострахування виходячи з правових реалій та європейського досвіду. Виявлено потенційні прогалини у новому законодавчому регулюванні, які в тому числі, пов'язані із війною та її впливом на правовідносини обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності. Окреслено перспективи подальшого законодавчого регулювання та розвитку інституту обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності з врахуванням впливу нововведень на страховий ринок та на захист прав усіх учасників цих відносин.

Ключові слова: цивільно-правова відповідальність, відшкодування шкоди, обов'язкове страхування, страхування цивільно-правової відповідальності, транспортний засіб.

Repetskyi Vasyl. The Genesis of the Legal Regulation of the Institution of Mandatory Insurance for Motor Vehicles Owners

The article carries out a comprehensive analysis of the establishment and development of the institution of mandatory civil and legal liability insurance for motor vehicles owners in Ukraine. It analyses sources of legal regulation of mandatory civil and legal liability insurance for motor vehicle owners, their characteristics and influence on the development of the institution. The article examines historical preconditions of the evolution of the civil liability for the damage caused by vehicles, which were formed in the 20th century, when the concept of increased liability of an owner of a source of enhanced danger already existed but there was no insurance mechanism for providing compensation to victims.

The article singles out stages of the development of the system of sources of legal regulation of mandatory civil and legal liability insurance in independent Ukraine: from the adoption of The Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine «On Insurance» in 1993 to the new Law of Ukraine «On Mandatory Civil and Legal liability Insurance for Motor Vehicles Owners», which came into force in 2025 and profoundly transformed approaches to the protection of rights of participants in the corresponding legal relationships.

The article analyses the dynamics of the establishment of mandatory vehicle insurance on the basis of legal realities and the European experience. It discovers potential lacunae in

the new legislative regulation, which, inter alia, are linked to the war and its impact on the legal relationships of mandatory civil and legal liability insurance. It outlines the prospects of further legislative regulation and development of the institution of mandatory civil and legal liability insurance, taking into consideration the influence of the reforms on the insurance market and the protection of rights of all participants in these relationships

Key words: *civil and legal liability, compensation for damage, mandatory insurance, civil and legal liability insurance, motor vehicle.*

Постановка проблеми. Інститут обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є фундаментальним механізмом захисту прав як потерпілих у ДТП, так і всіх учасників дорожнього руху загалом. Його генезис правового регулювання в Україні, що триває з 1991 року, демонструє шлях до створення ефективної системи відшкодування шкоди, особливо враховуючи історичну концепцію підвищеної відповідальності володільця транспортного засобу як джерела підвищеної небезпеки.

Однак постійна динаміка соціально-економічних відносин та необхідність інтеграції у європейську правову систему вимагають безперервного вдосконалення національної правової моделі. У цьому контексті комплексний аналіз джерел правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є важливим для окреслення шляхів подальшого вдосконалення інституту з урахуванням сучасних викликів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Різні аспекти питання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності висвітлювали у своїх працях такі науковці як В. Д. Базилевич, Л. А. Зубкова, І. С. Канзафарова, О. О. Кульчій, Ю. В. Лесько, Ю. А. Малащенко, В. М. Никифорак, І. Е. Шинкаренко, Я. П. Шумелда та інші.

Метою статті є дослідження становлення та розвитку правового регулювання інституту обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, а також визначення сучасних тенденцій його реформування.

Виклад основного матеріалу. На сьогоднішній день інститут страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні все ще перебуває на етапі свого

розвитку, зумовленого євроінтеграційними процесами. Незважаючи на нещодавні масштабні зміни у правовому регулюванні цього інституту, значна кількість положень є декларативними та пов'язана із майбутнім потенційним розвитком України як європейської держави та трансформацією вітчизняного законодавства в цілому. Зміни до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (далі – Закон № 3720-IX) є дуже важливими для євроінтеграції України та оцінки перспектив розвитку цього інституту. Водночас для ефективного прогнозування векторів подальшого розвитку інституту страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні, важливо зрозуміти й історичний аспект його становлення.

Передумови виникнення цього інституту було закладено ще задовго до прийняття Закону № 3720-IX та формування національного законодавства незалежної України. Звичайно ж, і до відновлення незалежності України в 1991 році були норми, які тією чи іншою мірою регулювали як цивільно-правову відповідальність за шкоду, заподіяну транспортними засобами, так і страхування в цілому.

Варто згадати, що у Європі скандинавські та британські країни були на передовій у вирішенні цього питання. Першу схему обов'язкового автострахування запровадила Данія у 1918 р., за нею Норвегія у 1926 р. та Швеція у 1929 р. При цьому автомобільне страхування як таке було започатковано саме в Англії. Скандинавські країни мали механізми – компенсаційні фонди, які гарантували виплати потерпілим, навіть якщо винуватець ДТП був незастрахований або невідомий. Більшість країн регіону використовувала ліміти (наприклад, Данія та Швеція). Однак Фінляндія запровадила необмежене покриття відшкодування за тілесні ушкодження [1].

Перший поліс зі страхування транспортного засобу було видано у 1898 році у Великій Британії. Наприкінці XIX ст. страхові поліси англійських страховиків поєднували страховий захист учасників дорожнього руху: автомобіль від пошкоджень при ДТП, водія від наслідків аварії та настання його цивільно-правової відповідальності. Вже в XX столітті було прийнято закон про регулювання дорожнього руху та руху автомобілів, а також інших аспектів дорожнього руху та руху транспортних засобів на них, про захист третіх осіб від ризиків, що виникають внаслідок використання автомобілів. Автострахування вперше стало обов'язковим у Великій Британії після прийняття Закону про дорожній рух 1930 року [2].

Однак така форма страхового захисту водіїв від цивільно-правової відповідальності найменше відповідала інтересам потерпілих у ДТП, оскільки страхові відносини існували лише між страховиком та страхувальником, а страхове відшкодування отримувала особа, яка застрахувала свою відповідальність і безпосередньо завдала шкоди. Тому не було гарантій, що страхувальник, отримавши страхове відшкодування, передасть його потерпілій особі. Така система автострахування не знайшла підтримки в суспільстві, адже не враховувала інтереси потерпілих у ДТП. Саме це призвело до пошуку нових правових механізмів, які б не дозволили ухилення від цивільно-правової відповідальності [3, с. 238].

Поступове введення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів на територіях більшості європейських країн зумовило потребу поширення такого страхування на власників транспортних засобів, що прибули з інших держав. Тому виникла необхідність уніфікації такої системи на міжнародному рівні.

У травні 1948 року Спеціальною резолюцією Транспортного комітету ООН європейській спільноті було рекомендовано запровадити міжнародну систему страхування автоцивільної відповідальності, засновану на концепції, що діяла в скандинавських країнах. Це заклало основу для створення системи, яка отри-

мала назву «Зелена картка» та була офіційно запроваджена у 1949 році. Уже на початку 50-х років майже усі європейські країни визнали обов'язковість «автоцивілки» [3, с. 238].

Після відновлення незалежності у 1991 році, враховуючи досвід різних правових систем, Україна розпочала процеси, які були покликані закріпити на законодавчому рівні обов'язкове автострахування для власників транспортних засобів.

Питання періодизації становлення інституту обов'язкового договірної страхування цивільно-правової відповідальності (далі – ОСЦПВ) власників транспортних засобів в Україні досліджував О.О. Кульчій. Науковець умовно виокремив такі етапи еволюції цього інституту: I етап: 15.01.1994 р. – 13.01.1995р.; II етап: 07.06.1996р. – 2002р.; III етап: 2002 р. – 01.07.2004 р.; IV етап: 01.01.2005 р. – 2008 р.; V етап: від 2008 р. [4]. Не применшуючи значення наукового доробку О.О. Кульчія, вважаємо, що ця періодизація потребує внесення певних коректив та уточнень щодо меж запропонованих ним етапів та доповнення новими етапами.

Варто зауважити, що першим кроком на шляху інституційного становлення стало прийняття Декрету Кабінету Міністрів України «Про страхування» № 47-93 від 10.05.1993 (далі – Декрет КМУ № 47-93) [5]. Цей нормативний акт не лише визначив основи функціонування страхового ринку в Україні, а й передбачив створення Моторного (транспортного) страхового бюро України (далі – МТСБУ), якому відводилася роль координатора страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів та міжнародної системи «Зелена картка». Страховикам на той час було дозволено здійснювати страхування відповідальності власників транспортних засобів за шкоду, заподіяну третім особам. Відповідно до п. 3 ст. 12 Декрету КМУ №47-93 вони зобов'язані були створити МТСБУ, яке б функціонувало як юридична особа, що утримуватиметься за рахунок коштів цих же страховиків [5]. На виконання цієї законодавчої вимоги у березні 1994 року відбулася установча конференція стра-

ховиків, на якій засновано МТСБУ. Однак Декретом КМУ № 47-93 страхування відповідальності власників транспортних засобів за шкоду, заподіяну третім особам, ще не визначалося обов'язковим.

7 червня 1994 року Постановою Кабінету Міністрів України № 372 було затверджено Положення про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, яке фактично започаткувало механізм обов'язкового страхування наземних транспортних засобів. У п. 7 цього Положення було закріплено, що власник з моменту придбання транспортного засобу зобов'язаний укласти договір обов'язкового страхування, а в разі користування ним за межами території України – додатковий договір відповідно до вимог міжнародної системи моторного страхування «Зелена картка» [6].

28 грудня 1994 р. Верховна Рада України видала постанову «Про страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» № 333/94-ВР [7], якою зупинено дію Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» № 372 від 07.06.1994 на невизначений термін. Основними мотивами прийняття такої постанови були значні порушення допущені під час укладення договорів страхування [4, с. 174].

Подальший крок у розвитку досліджуваного інституту відбувся з прийняттям Закону України «Про страхування» № 85/96-ВР від 07.03.1996, який законодавчо закріпив основи ринку страхових послуг [8]. Того ж року Кабінет Міністрів України ухвалив Постанову № 1175, якою затвердив нову редакцію Положення про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, що деталізувала умови й порядок здійснення ОСЦПВ. Зокрема, у п. 20 оновленого Положення передбачалося, що особи, які експлуатують транспортний засіб без наявності страхового поліса, несуть відповідальність згідно з чинним законодавством, а контроль за наявністю

такого поліса у власника чи водія транспортного засобу під час його експлуатації здійснюється органами внутрішніх справ [9]. Поряд із цим також було закріплено, що експлуатація транспортних засобів за відсутності у власника чи водія діючого полісу обов'язкового страхування не допускається. Однак всі ці норми мали переважно декларативний характер і на практиці прописані механізми не були дієвими.

Фундаментальним кроком у розвитку досліджуваного інституту стало прийняття у 2003 році Цивільного кодексу України (далі – ЦК України), який закріпив сучасний підхід до відповідальності за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки (статті 1187–1194), та основних аспектів страхування, в тому числі й страхування відповідальності за заподіяну шкоду особі або її майну (статті 979–999). Саме ці норми лягли в основу правового механізму страхування цивільно-правової відповідальності за шкоду, заподіяну наземними транспортними засобами.

ЦК України у ст. 1194 передбачено, що особа, яка застрахувала свою цивільну відповідальність, у разі недостатності страхової виплати (страхового відшкодування) для повного відшкодування завданої нею шкоди зобов'язана сплатити потерпілому різницю між фактичним розміром шкоди і страховою виплатою (страховим відшкодуванням) [10]. На практиці це означало, що цивільно-правова відповідальність за відшкодування шкоди, заподіяної потерпілому джерелом підвищеної небезпеки, а саме транспортним засобом, покладалася на страховика, в якого особа застрахувала свою відповідальність. Надалі такий підхід стане ключовим при формуванні судової практики з питань, пов'язаних із визначенням того, хто є відповідальним за відшкодування шкоди, коли деліктні правовідносини поєднуються з договірними правовідносинами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

До того ж у ЦК України закладено основи страхування в цілому: визначено предмет та істотні умови договору страхування, порядок його укладення тощо.

Ключовим законодавчим актом у процесі становлення досліджуваного інституту став Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» № 1961-IV від 01.07.2004 (далі – Закон № 1961-IV) [11]. Він визначив структуру ОСЦПВ: порядок укладення договорів, ліміти відповідальності, механізм врегулювання, механізм регламентних виплат із фондів МТСБУ тощо. Закон № 1961-IV діяв 20 років аж до прийняття нового закону та став основою сучасної практики у правовідносинах, пов'язаних із відшкодуванням шкоди, заподіяної наземними транспортними засобами.

З 2005 року по 2020 рік відбувається інституційний розвиток та цифровізація у сфері ОСЦПВ. Цей період можна умовно розділити на декілька етапів: з 2005 р. по 2008 р., з 2009 р. по 2014 р., з 2015 по 2020 р. Протягом цього часу Україна інтегрувалася до міжнародної системи «Зелена картка», поступово зростали страхові суми, удосконалювався механізм страхових (регламентних) виплат, а також запроваджувалися стандарти врегулювання збитків, наближені до європейських. Серед важливих джерел правового регулювання у цей період варто виділити міжнародні нормативно-правові акти.

У період з 2005 року по 2008 рік нових законодавчих джерел правового регулювання не було напрацьовано. При цьому важливими для утвердження системи ОСЦПВ було внесення у 2008 році змін до Закону № 1961-IV.

Визначальним у період з 2009 року по 2014 рік стало прийняття Директиви Європейського Парламенту і Ради 2009/103/ЄС від 16 вересня 2009 року про страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням моторних транспортних засобів та забезпечення виконання обов'язку щодо страхування такої відповідальності (далі – Директива 2009/103/ЄС) [12]. Значний поштовх до змін у цей період був пов'язаний із засадами, закріпленими в цій Директиві. Це перший міжнародно-правовий акт, який став основою для визначення подальшого вектору розвитку правового регулювання інституту.

У 2011 році було детальніше врегульовано порядок здійснення страхової виплати, права та обов'язки учасників правовідносин ОСЦПВ. Ще одним нововведенням стало право водіїв, за певних умов, спільно складати Європротокол – повідомлення про ДТП без участі працівників ДАІ (зараз Управління патрульної поліції) та залишити місце ДТП без негативних правових наслідків.

З метою усунення колізій законодавства в період з 2015 року по 2020 рік змінами було передбачено, що у разі виникнення суперечностей з іншими нормами цивільного законодавства пріоритет належатиме саме Закону № 1961-IV. У 2016 році впроваджується система прямого врегулювання збитків на договірних засадах, що дає можливість у певних випадках звертатися за отриманням відшкодування до страховика, в якого потерпілий застрахований. З лютого 2018 року офіційно стартував електронний поліс ОСЦПВ, що суттєво спростило процедуру придбання й перевірки полісів для водіїв та правоохоронних органів.

Попри значну кількість законодавчих змін, які впроваджувалися протягом цих років, багато правових норм залишалися колізійними, що закономірно породжувало різноманітні спори. Накопичувалася судова практика, яка часто суперечила попередній з однієї й тієї самої проблематики.

Серед судових спорів була значна кількість справ, у яких позивачі-потерпілі залучали осіб, які застрахували свою цивільно-правову відповідальність, до спору як співвідповідачів, або зверталися з окремим позовом до них. Часто це було пов'язано з недостатніми розмірами страхових відшкодувань: коли розмір заподіяної шкоди перевищує ліміт відповідальності страховика, або коли страховик не покриває ті чи інші витрати відповідно до законодавства (коефіцієнт фізичного зносу транспортного засобу, франшиза, експертна оцінка тощо).

Незважаючи на те, що поняття «судовий прецедент» не закріплено в законодавстві України, значення судової практики важко переоцінити. Це стосується, зокрема, й впливу рішень судів найвищої інстанції на правовідносини, що впли-

вають з ОСЦПВ. Особливо це проявилось в період з 2015 року по 2020 рік. Такий вплив є непересічним, адже виходячи з правових висновків та правових позицій судів найвищої інстанції та усталеної судової практики з відповідної проблематики, вносилися пропозиції на різних рівнях щодо змін до законодавства.

Спостерігалася систематична розрізненість правозастосування норм Закону № 1961-IV та ЦК України на рівні місцевих судів. У 2015–2018 роках суди найвищої інстанції систематизували підходи правозастосування. З'явилися чіткі висновки про те, що страховик – перший належний відповідач у межах поліса страхування, про механізми суброгації і регресу, про те, як трактувати відмови страховиків. До 2021 року судовою практикою уточнювала питання строків звернення, методики визначення розміру відшкодування і роль МТСБУ при банкрутстві страховиків [13].

Показовим в цьому питанні стали висновки про правильне застосування норм права, викладені в Постанові Великої Палати Верховного Суду від 04.07.2018 у справі № 755/18006/15-ц [14]. У цій постанові, зокрема, зазначається, що володілець джерела підвищеної небезпеки має відшкодувати потерпілому вартість відновлювального ремонту, що перевищує ліміт відповідальності страховика з врахуванням зносу та франшизи (якщо така передбачена в договорі).

Ще однією поширеною проблематикою, яка проявилася в судовій практиці, стало питання підстав для регресних позовів страховиків до страхувальників. Це, в свою чергу, наштовхувало законодавця на зміни правового регулювання. Однією з підстав була формальна відсутність повідомлення страховика про страховий випадок зі сторони страхувальника. З цією підставою страховики доволі часто зверталися до осіб, які застрахували свою відповідальність, і користуючись цією формальною вимогою стягували кошти із них.

Цю тенденцію змінила правова позиція Судової палати у цивільних справах Верховного Суду України, викладена у Постанові від 16.09.2015 у справі

№6-284цс15. Суд дійшов висновку, що сам факт неповідомлення страховика про ДТП особою, яка застрахувала свою відповідальність, не може бути підставою для прийняття рішення за регресним позовом страховика. Адже коли факт ДТП зафіксовано правоохоронними органами, а потерпілому здійснено страхову виплату, то страховик вважається таким, що отримав належний обсяг інформації про страховий випадок. Відтак він мав можливість перевірити обставини події і, за наявності відповідних підстав, запобігти необґрунтованим виплатам [15].

Отже, значна кількість спорів, зумовлених невідповідністю тогочасного законодавчого регулювання правовим реаліям, а також сформовані правові позиції вищих судових інстанцій, визначили вектор подальших законодавчих змін.

Наступний етап, який тривав з 2021 року по 2024 рік, характеризується підготовкою до оновлення правового регулювання та реформування інституту ОСЦПВ. У листопаді 2021 року був прийнятий новий Закон України «Про страхування» № 1909-IX [16], який гармонізував національне законодавство з європейськими стандартами. Цим Законом було встановлено, що об'єктом страхування може бути відповідальність за шкоду, заподіяну особі або її майну, а також виділено окремий клас страхування – «Страхування відповідальності, яка виникає внаслідок використання наземного транспортного засобу (у т.ч. відповідальності перевізника)».

Окрім того, початок цього періоду саме у 2021 році значною мірою зумовлений і тим, що було прийнято Директиву Європейського Парламенту та Ради (ЄС) 2021/2118 від 24 листопада 2021 року про внесення змін до Директиви 2009/103/ЄС (далі – Директива 2021/2118) [17].

Головними новаціями Директиви 2021/2118 були: 1) підходи до компенсації потерпілим у випадках неплатоспроможності (банкрутства) страховика – вимога до держав створити компенсаційний механізм або надати відповідні повноваження вже існуючому органу; 2) уніфіковані мінімальні суми страхового покриття з періодичним пере-

глядом; 3) право страхувальників отримувати стандартизовану довідку про страхову історію для визначення тарифів; 4) перевірки страхування й інструменти контролю та створення технічної інфраструктури (бази даних, обміну інформацією); 5) розширення переліку транспортних засобів («інші моторні пристрої») – простір для розширення кола засобів, що підпадає під обов'язкове страхування (наприклад, легкі електричні засоби руху).

Більшість із новацій, які передбачалися Директивою 2021/2118, з адаптацією до національного законодавства, були закладені в законопроект № 8300, зареєстрований наприкінці 2022 року у Верховній Раді України, який згодом трансформувався у новий Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» № 3720-IX від 21.05.2024 (далі – Закон № 3720-IX) [18]. Вони спрямовувалися на євроінтеграційний курс правового регулювання досліджуваного інституту. При цьому питання розширення переліку засобів, що допускаються до дорожнього руху та відносяться до категорії транспортних засобів, було закріплено в окремому законі. Зокрема, Законом України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів» № 2956-IX від 24.02.2023 визначено поняття легкого персонального електричного транспортного засобу [19].

У постанові Касаційного цивільного суду Верховного Суду від 15.03.2023 у справі № 127/5920/22 сформульовано висновок про те, що використання електросамоката чи іншого подібного засобу (моноколеса, сегвея тощо) для переміщення особи як учасника дорожнього руху є джерелом підвищеної небезпеки в розумінні ст. 1187 ЦК України, якщо в конкретному випадку такий засіб приводився в рух за допомогою встановленого на ньому електричного двигуна [20].

Відтак, законодавством закріплено поняття легких персональних електрич-

них транспортних засобів, а судова практика віднесла їх до джерел підвищеної небезпеки. Однак таке нормативне регулювання є недостатнім. Адже відкритим залишається питання віднесення осіб, які керують такими транспортними засобами, до відповідної категорії учасників дорожнього руху, визначення їхніх прав та обов'язків, в тому числі й обов'язку страхування цивільно-правової відповідальності.

Важливою зміною, імplementованою на виконання Директиви 2021/2118, стало чіткіше закріплення механізму компенсації потерпілим у випадках неплатоспроможності (банкрутства) страховика – відповідні повноваження закріплено за МТСБУ. Раніше МТСБУ могло виконувати ці зобов'язання лише після офіційного визнання страхової компанії банкрутом на підставі судового рішення. Завдяки змінам процедура компенсації стала суттєво спрощена. Запроваджена процедура стала прозорішою та зрозумілішою, що продемонструвало свою ефективність вже з першого місяця 2025 року, тобто одразу після набрання законної сили Закону № 3720-IX. Так, за статистикою МТСБУ, у січні 2025 року регламентні виплати за зобов'язаннями страховиків, які втратили членство у МТСБУ, становили найбільшу частку в загальній структурі виплат.

Перспектива зміни мінімальних розмірів страхового покриття окреслена перехідними положеннями нового Закону № 3720-IX. З 1 січня 2025 року ліміт страхового відшкодування змінено та вже встановлено в сумі 500 тис. грн. на одного потерпілого за шкоду заподіяну його життю і здоров'ю, за шкоду заподіяну майну потерпілого ліміт відшкодування становить 250 тис. грн. З 1 січня 2026 року, але не раніше скасування воєнного стану в Україні, цей ліміт за шкоду заподіяну життю і здоров'ю потерпілого становитиме 1 млн. грн. на одного потерпілого, а за шкоду заподіяну майну потерпілого – 2 млн. грн., а з 1 січня наступного року після року вступу України до ЄС ліміт відшкодування за шкоду заподіяну життю і здоров'ю потерпілого становитиме до 10 млн. грн., та ліміт за майнову шкоду – до 10 млн. грн. Кінце-

вим лімітом закріпленим новим законом є сума у розмірі, еквівалентному не менше 1,3 мільйона євро на одну потерпілу фізичну особу за шкоду заподіяну життю і здоров'ю потерпілих осіб, за шкоду майну потерпілих осіб – на один страховий випадок.

Щодо розширення переліку транспортних засобів, які підлягають обов'язковому страхуванню, то Законом № 3720-IX вже змінено коло транспортних засобів, що вважаються наземними. Нововведенням є віднесення інших транспортних засобів, що призначені для перевезення пасажирів, вантажу, багажу, пошти та/або обладнані спеціальним устаткуванням з вимогою про те, що відомості про такі транспортні засоби внесено до Єдиного державного реєстру транспортних засобів. При цьому легкі персональні електричні транспортні засоби (самокати, електровелосипеди, моноколеса тощо) до наземних транспортних засобів не віднесено.

Певною мірою проблематику правового регулювання цих електричних транспортних засобів покликаний вирішити проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та пішоходів)». Автори цього проєкту пропонують визнати користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та пішоходів повноцінними учасниками дорожнього руху [21].

Окремо питання цивільно-правової відповідальності власників та користувачів персональних електричних транспортних засобів не врегульовано на даний час. Кількість ДТП з такими учасниками дорожнього руху постійно збільшується, а потерпілі можуть отримати відшкодування лише за загальними правилами відшкодування шкоди, передбаченими ЦК України. Однак такі транспортні засоби перебувають не лише в персональному користуванні, а також здаються в прокат. Варто було б прийняти нормативний акт, яким передбачити, для початку, страхування цивільно-правової відповідальності

таких електричних транспортних засобів, що використовуються в комерційних цілях. У подальшому впроваджувати й загальне страхування цивільно-правової відповідальності для цієї категорії транспортних засобів.

Зараз триває етап стабілізації оновленого інституту ОСЦПВ, що почався з січня 2025 року, тобто після набрання законної сили новим Законом № 3720-IX. Прошло не так багато часу, однак вже виявляються певні нормативні прогалини, які не знайшли свого остаточного врегулювання. У найближчі декілька років очікується накопичення проблематики, яку потрібно буде аналізувати для того, щоб в подальшому виносити на розгляд нові якісні пропозиції щодо змін правового регулювання інституту.

Окрім перспектив розвитку, зумовлених євроінтеграцією, в Україні, певною мірою, рушієм прогресу є війна. В умовах війни формується потреба належного нормативного регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності за шкоду, заподіяну військовою технікою, яка не охоплюється категорією транспортних засобів, та не підлягає обов'язковому страхуванню. Проблема полягає в тому, що права потерпілих цивільних осіб не захищені належним чином, а відшкодування шкоди за загальними нормами цивільного законодавства часто є неефективним. Однак ця проблематика є самостійним напрямом дослідження.

Висновки. Підсумовуючи, варто окреслити етапи становлення інституту ОСЦПВ в Україні. Перший період з 1991 року по 1993 рік характеризується відсутністю правового регулювання інституту ОСЦПВ. Період з 1993 року по 1996 рік був початковим етапом становлення та формування джерел правового регулювання відповідного інституту. Всі законодавчі акти цього періоду вже втратили чинність. Однак саме вони створили інституційний та нормативний фундамент ОСЦПВ. На третьому етапі з 1997 року по 2002 рік суттєвих зрушень не прослідковувалося. Однак у цей період велася законопроектна робота щодо формування належного законодавчого закріплення норм досліджуваного інституту. Четвертим етапом можна

виділити період з 2003 року по 2005 рік як період кодифікації та спеціального регулювання інституту ОСЦПВ. За час п'ятого етапу з 2005 року по 2008 рік відбувалися точкові зміни в правовому регулюванні. Шостий етап з 2009 року по 2014 рік знаменується початком імплементації міжнародно-правових актів, що регулюють правовідносини, що виникають з ОСЦПВ. Сьомий етап охоплює період з 2015 року по 2020 рік став важливим, виходячи з судової практики, яка була сформована в питанні вирішення спорів, що виникають з ОСЦПВ. Восьмий етап з 2021 року по 2024 рік – проводиться підготовка до оновлення правового регулювання інституту на основі європейських стандартів,

а також прийнято новий Закон № 3720-IX. Дев'ятий етап розпочався у 2025 році після набрання чинності нового Закону № 3720-IX та триває по сьогоднішній день.

Розвиток інституту обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності в Україні продовжує рух в напрямку європейської інтеграції. Законодавчі акти змінюються під впливом європейського законодавства та національної судової практики. Це сприяє підвищенню рівня правової визначеності, стабільності ринку страхових послуг і довіри громадян до системи страхового захисту, цифрової модернізації та посилення гарантій компенсаційної функції права.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Frank Astill. Compulsory Automobile Insurance in Europe. URL: https://www.casact.org/sites/default/files/database/proceed_proceed59_59001.pdf
2. Road Traffic Act, 1930 (втратив чинність). URL: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1930/43/pdfs/ukpga_19300043_en.pdf
3. Малашенко Ю.А. Становлення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів: світовий та вітчизняний досвід. *Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Сер.: Економіка*. 2013. Вип. 21. С. 237-240. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nznuoa_2013_21_53
4. Кульчій О.О. Становлення обов'язкового договірною страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів в Україні. *Часопис Київського університету права*. 2011. № 3. С. 173–177.
5. Про страхування: Декрет Кабінету Міністрів України від 10.05.1993 № 47-93 (втратив чинність). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/47-93/ed19930510#Text>
6. Про затвердження Положення про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів: Постанова Кабінету Міністрів України від 07.06.1994 № 372 (втратила чинність). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/372-94-%D0%BF#Text>
7. Про страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів: постанова Верховної Ради України від 28.12.1994 № 333/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/333/94-%D0%B2%D1%80#Text>
8. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 № 85/96-ВР (в редакції Закону від 04.10.2001 № 2745-III) (втратив чинність). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80#Text>
9. Про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.09.1996 № 1175 (втратила чинність). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/1175-96-%D0%BF?utm_source=chatgpt.com#Text
10. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 №435-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № № 40-44.
11. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 01.07.2004 №1961-IV (втратив чинність). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15>
12. Директива Європейського Парламенту і Ради 2009/103/ЄС від 16 вересня 2009 року про страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням моторних

транспортних засобів та забезпечення виконання обов'язку щодо страхування такої відповідальності. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_029-09#Text

13. Судова практика Верховного Суду у справах щодо страхування. 6 листопада 2020 року. URL: https://supreme.court.gov.ua/userfiles/media/new_folder_for_uploads/supreme/Prezent_strah_Krat.pdf

14. Постанова Великої Палати Верховного Суду від 04.07.2018 у справі №755/18006/15-ц. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/75296543>

15. Постанова Судової палати у цивільних справах Верховного Суду України від 16.09.2015 у справі №6-284цс151. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/50862711>

16. Про страхування: Закон України від 18.11.2021 № 1909-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1909-20#Text>

17. Directive (EU) 2021/2118 of the European Parliament and of the Council of 24 November 2021 amending Directive 2009/103/EC relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32021L2118>

18. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 21.05.2024 № 3720-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3720-20/conv#Text>

19. Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів: Закон України від 24.02.2023 № 2956-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2956-20#Text>

20. Постанова Касаційного цивільного суду Верховного Суду від 15 березня 2023 року у справі № 127/5920/22 URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/109674942>

21. Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та пішоходів)» від 06.02.2020 № 3023. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/684>

Дата першого надходження статті до видання: 19.06.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 09.07.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті: 26.08.2026



Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)