ФІНАНСОВІ АСПЕКТИ СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

Руслан СМОЛЕНЮК

Розглянуто фінансові основи організації забезпечення відшкодування збитків шляхом страхування пов'язаних з експлуатацією наземних транспортних засобів незалежно від форм власності та цілей використання. Запропоновано нові підходи при здійсненні розрахунків тарифних ставок для такого виду страхування актуарним методом, визначено основні пріоритети подальшого розвитку страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів.

This article considers the financial fundamentals of organizing the reimburse ensuring by the insurance connected with the vehicle exploitation regardless of property forms and aims of use. New approaches in fulfilling the rate calculations for such type of insurance by actuarial method are offered, the main priorities of the further development of the insurance of vehicle owners' responsibility are defined.

Однією з умов вступу України у Європейське співтовариство, є прийняття цілого пакету законодавчих документів, які покликані, насамперед, привести до єдиних стандартів економічну, суспільну сферу діяльності держави. Одним з таких напрямків є реформування та уніфікація ринку фінансових послуг, який в нашій державі є доволі молодим і перебуває на стадії інтенсивного розвитку.

Фінансове забезпечення ризиків шляхом їх страхування – сьогодні це досить дієвий і ефективний фінансовий захід, що є невід'ємною частиною ринку фінансових послуг у державах з розвинутою економікою.

Страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів – це вид страхування, що пов'язаний з відшкодуванням збитків заподіяних життю, здоров'ю та майну потерпілих при експлуатації наземних транспортних засобів.

Економічний розвиток України залежить від багатьох факторів, в тому числі і від розвитку народного господарства. Очевидно, що науково-технічний розвиток є визначальним елементом прогресу як суспільства, так і економіки в цілому. Географічне розташування України – теж невід'ємний чинник розвитку транспортної інфраструктури в системі економічних відносин. Тому, на наш погляд, є прямий зв'язок розвитку економіки з розвитком транспортної системи нашої держави, і в тому числі – наземного транспорту. Виходячи з цього можна з упевненістю стверджувати, що сучасні економічні відносини, їх подальший розвиток, неможливі без вдосконалення транспортної

системи держави, зокрема, наземного транспорту, а це вже є частиною інтересів не лише суспільства, але й держави.

Роль фінансової системи в процесі економічного зростання полягає у створенні належних умов для розподілу і перерозподілу додаткової вартості, виробленої в країні, а також формуванні необхідних передумов належного фінансового забезпечення. Під забезпеченням слід розуміти сукупність фінансових відносин, що виникають в процесі господарської діяльності суб'єктів господарювання, держави та суспільства загалом. І саме страхування є частиною фінансового забезпечення, особливо в системі наземного транспорту. Тому, на нашу думку, фінансове забезпечення наземного транспорту є не лише пріоритетом його учасників, воно відповідає інтересам держави, як зацікавленого суб'єкта, й має носити національний характер. Така позиція надалі розглядатиметься нами як економічна необхідність, а не лише як один з принципів страхування.

Слід розглядати страхування відповідальності наземного транспорту відповідно до його класифікації. Так розрізняють страхування, пов'язане з рухом транспортних засобів; перевезенням пасажирів, та перевезенням вантажів. В даній статті ми не розглядатимемо страхування відповідальності авіаційних та морських перевізників, оскільки, на нашу думку, це окремі теми дослідження. Розглянемо наземні транспортні засоби, які можливо класифікувати за їх особливостями:

- за видами транспортних засобів: автомобільний транспорт, залізничний транспорт;
- за цільовими призначеннями: пасажирських перевезень, вантажних перевезень;
- за формою власності: державні, у приватній власності.

Питанням страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів було приділено досить багато уваги зі сторони вітчизняних науковців, таких як Я. П. Шумелда, С.С. Осадець, О. О. Гаманкова, В. Д. Базилевич, Л.М. Горбач та інші. Разом з ними, велика увага була приділена і зі сторони практиків-спеціалістів зі страхування, таких як А. Н. Зальотов, А. І. Перетяжко, Ю. В. Заікін та інші.

Переважна більшість з проведених досліджень зосереджується на визначенні об'єктивності страхування відповідальності, значення цього виду страхування для держави та суспільства, удосконалення нормативної бази.

У багатьох розвинених країнах світу, законодавство про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів забезпечує конституційні права громадян на захист життя та майнових прав від протиправних або інших дій третіх осіб. Соціальна важливість цього виду страхування підтверджується тим, що на автошляхах світу щорічно гине більш ніж 100 тис. осіб, при цьому на кожного загиблого припадає від 4 до 10 травмованих осіб. Статистичні дані показують, що автотранспорт – найнебезпечніший вид транспорту, у 100 разів аварійніший, ніж авіаційний та залізничний, але він є найбільш зручним та доступним [1, 407]. Безпечність використання наземного транспорту, а точніше – автотранспорту, значно впливає і на розвиток економіки в цілому. Про це свідчать дані таблиці 1.

Наведені дані свідчать про подальше зростання постраждалих осіб внаслідок підвищення аварійності в Україні. Це, в свою чергу, створює певну соціальну напругу в суспільстві та вимагає додаткових коштів на подолання наслідків ДТП. Крім того, в Україні не велась статистика щодо тих авто пригод, в яких не було загиблих та поранених. А сума збитків, нанесених внаслідок таких аварій, обраховується щорічно мільярдами гривень,

Таблиця 1

Динаміка дорожньо-транспортних пригод в Україні за 1984–2004 рр. [2, 223]

Рік	ДТП	в т. ч. зі смертельними наслідками	потерпілі в ДТП, чол.	в т. ч., що загинули	поранені
1984	40 707	6261	47527	6905	40622
1986	37 853	5566	45925	6179	39746
1988	40222	6315	49548	7087	42461
1990	50 908	8663	63067	9616	53451
1992	46 615	7751	57585	8596	48 989
1994	42 252	6777	53441	7560	45881
1996	40 088	5 961	50 732	6631	44 101
1998	36 299	4955	45696	5522	40174
2000	33 339	4717	41 821	5 185	36 636
2002	34 488	5426	43898	5982	37916
2004	45 593	6789	60604	6966	53 638
Всього	448 364	69 181	559 844	133264	920015

що безумовно впливає на вироблений в країні валовий внутрішній продукт та його розподіл. Таке дослідження провести точно неможливо.

Проте Державний науково-дослідницький інститут безпеки дорожнього руху та дорожньо-патрульної служби МВС України дослідив, що матеріальні збитки суспільству внаслідок загибелі та поранення лише дітей в 2004 р. становили 2,1 млрд. грн., з яких 1,96 млрд. грн. пов'язані з відновленням їх втраченого здоров'я (див. табл. 2).

За 2004 р. збитки народного господарства України в результаті ДТП досягли колосальних розмірів – 11,8 млрд. грн., або 4,5% від ВВП, в тому числі пов'язаних з загибеллю людей – 1,3 млрд. грн., травмуванням – 9,9 млрд. грн. та пошкодженням автотранспорту – 570 млн. грн. [2, 226].

Динаміка нанесення збитків народному господарству України в результаті ДТП за 1994–2004 рр. а також питома вага страхування у відшкодуваннях наведена в таблиці 3.

З 11,8 млрд. грн. збитків, нанесених народному господарству внаслідок ДТП в 2004 р. за допомогою механізмів страхування відшкодовано близько 205 млн. грн., або1,73%. Це за умови, що поліси ОСЦВ мають до 10% водіїв. Це говорить про те, що механізм страхування (або фінансового забезпечення) діє лише в невеликій частині, а основна вага лягає на долю суспільства й держави, в тому числі і державного бюджету. Фактично – це прямі збитки.

Багато кроків щодо врегулювання ситуації зі зменшенням збитків внаслідок аварій робиться як державою, так і страховими організаціями. В 2005 р. був прийнятий і введений у дію Закон України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" [3].

1 січня 1997 р. Урядом була створена така організація, як Моторне (транспортне) страхове бюро України (МТСБУ), куди входять страховики, що мають ліцензію на право здійснення обов'язкового та добровільного страхування відповідальності власників транспортних засобів. Здавалося б, законодавчі передумови є, фінансова база (резерви МТСБУ та страхових компаній) теж присутні. Але за браком дієвого механізму, досвіду, єдиної

Таблиця 2

Матеріальні збитки суспільству внаслідок загибелі та поранення дітей в результаті ДТП за 2004 р. [2, 225]

млн. грн.

Регіон	Всього витрат у т. ч.		
		у зв'язку з загибеллю	у зв'язку з недієздатністю
АР Крим	145,3	2,5	142,8
Вінницька	62,9	5,6	57.4
Волинська	31,6	1,6	30.0
Дніпропетровська	151,3	4,7	146,7
Донецька	162,8	6,5	1 56,3
Житомирська	55,4	5,0	50,4
Закарпатська	46,2	3,1	43,1
Запорізька	136,0	5,9	130,1
Івано-Франківська	40,4	3,4	37,0
Київська	91,7	6,2	85,5
м. Київ	130,3	2,5	127,8
Кіровоградська	30,5	1,2	29,3
Луганська	129,5	7,4	122,0
Львівська	120,0	5,3	114,7
Миколаївська	47,3	1,9	45,4
Одеська	125,4	5,3	120,1
Полтавська	66,1	3,7	62,4
Рівненська	45,9	1,2	44,7
Сумська	40.1	2,8	37,3
Тернопільська	33,7	0,9	32,7
Харківська	145,0	7,1	1 37,8
Херсонська	71,9	3,7	68,1
Хмельницька	46,1	3,4	42.7
Черкаська	44,7	3,1	41,6
Чернігівська	62,7	1,9	60,8
Чернівецька	16.0	2,2	1 3,9
м. Севастополь	16,7	0,9	15,8
Всього	2 095,5	99,0	1 996,6

централізованої бази даних, на сьогодні страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦВ) не дало очікуваного економічного ефекту, а збитковість самих страхових операцій подекуди досягає 60%.

Не дивлячись на обов'язкову форму, невеликі страхові тарифи і достатньо високу страхову суму, особливо за майновий ризик, цей вид страхування не набрав широкого розповсюдження. Максимальна кількість застрахованих автомашин не перевищувала 10%, а в окремі роки знижувалась до 2–3 відсотків загальної чисельності автомобільного парку України. Причинами є неузгодженість законодавчої бази, відсутність економічних санкцій за відсутність дого-

Таблиця 3

Питома вага страхування у відшкодуванні збитків народному господарству отриманих в результаті ДТП у 1994–2004 рр. [2, 227]

Рік	Страхове відшкодування млн. грн.	Питома вага страхування у відшкодуванні збитків, %	Збитки народному господарству в результаті ДТП, млн. грн., у т. ч.	З вини водіїв	З вини пішоходів
1997	9,9	0,11	9290,1	7 424,7	1 865,4
1998	17,8	0,19	9042,8	7 268,6	1 774,2
1999	28,5	0,34	8321,3	6704,1	1 617,2
2000	38,9	0,49	7891,1	6 363,7	1 527,4
2001	62,8	0,74	8 467,9	6 857,4	1 610,5
2002	81,5	0,96	8445,4	6 805,2	1 640,2
2003	119,8	1,18	10 112,7	8 303,4	1 809,3
2004	204,7	1,73	11 821,8	9913,2	1 908,6
Всього	563,9	0,8	104414,3	84 679,9	19 734,4

вору обов'язкового страхування цивільної відповідальності [4, 140].

На наш погляд, такі причини є досить об'єктивними. Також слід додати, що не досить багато в попередніх дослідженнях приділялося уваги опрацюванню таких складових страхування, як оптимізація розрахунків тарифних ставок, збитковість страхової суми, ліміт відповідальності страховика та інші фактори, які прямо впливають на фінансове забезпечення такого виду страхування.

Для аналізу проведених досліджень про стан організації страхування відповідальності наземних транспортних засобів, доцільно дослідити розвиток такого виду страхування у 2005 р.

За даними Моторного бюро, всього за дії Закону "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" з 1 січня 2005 року було реалізовано 2,4 млн. полісів ОСЦВ (з них пільгових 175 тисяч) на 460,1 млн. грн. Середня вартість полісу становила 191,21 грн. (за пільговими тарифами 68,66 грн.). За цей період сума відшкодування постраждалим в ДТП склала 45,3 млн. грн. (10,1% від суми премій). При тому, що різниця між сумою залучених коштів та виплатою відшкодування порівняно з минулим роком значно зменшилась. Якщо за 2005 рік це співвідношення становило 15:1, то на сьогодні приблизно 3,5 гривні залучені на одну виплачену [5, 32]. Це досить невелика сума і звичайно, за розрахунками самих страховиків є низькою для рентабельності страхових операцій та формування належних резервів.

Аналіз попередніх досліджень показав, що страхування відповідальності власників наземного транспорту (автотранспорту) – це не лише частина фінансового механізму з упередження та відшкодування збитків за допомогою страхування, а національна проблема, яка потребує негайного вирішення. Раніше вказані науковці дослідили такі проблеми та показали оптимальні шляхи їх вирішення, зокрема, це:

- удосконалення правового механізму;
- створення єдиної інформаційної бази даних;
- співпраця з виконавчими органами влади, ДАІ та іншими й страховиків у напрямку розширення співробітництва;
- створення реальних умов ліцензування страхових компаній, що здійснюють таке страхування, формування належних резервів та

контроль з боку держави за виконанням своїх зобов'язань страховиками.

Разом з цим, на нашу думку, слід і надалі проводити аналіз фінансових основ забезпечення страхування транспортних засобів за шкоду, заподіяну третім особам.

Тому, доцільно проводити детальний аналіз розрахунку тарифів з ОСЦВ; впливу різного роду чинників та їх врахування, збитковості страхової суми з ОСЦВ.

Розміри індивідуальних страхових платежів (внесків, премій) встановлюються страховиками самостійно шляхом добутку базового платежу та відповідних коригуючих коефіцієнтів [6].

Базовий платіж (нині становить 291 грн. 49 коп.) та коригуючі коефіцієнти розраховуються МТСБУ актуарним методом на основі статистичних даних та рівня збитковості даного виду страхування в цілому по галузі за останній розрахунковий період, який становить не менш як один рік.

В кінцевому результаті розрахунок здійснюється за схемою: нетто тариф → брутто тариф → страховий платіж.

На розмір страхового платежу впливають такі фактори:

- тип транспортного засобу (вантажний, легковий);
- об'єм двигуна транспортного засобу ($см^3$);
- територія реєстрації транспортного засобу, населений пункт і чисельність проживаючих;
- сфери використання транспортного засобу (юридична чи фізична особа);
- водійський стаж водія;
- кількість зазначених у договорі осіб;
- наявність у страхувальника доведених спроб страхового шахрайства або схожих випадків;
- приналежність страхувальника до пільгової категорії громадян (інваліди, пенсіонери);
- застосування системи Бонус – малус (врахування аварійності за попередні роки).

Такий вигляд має система розрахунку страхових платежів. В цьому разі, розбіжність при врахуванні всіх факторів, що притаманні тому чи іншому страхувальнику може становити від 60 грн. до 1000–1500 грн. Розглянемо докладніше структуру страхового платежу.

Оскільки, раніше було зазначено, що базовий тариф розраховується актуарним (математичним методом) виходячи з таких даних [6]:

1. Статистичні дані (включаються дані за попередні роки відносно рівня аварійності на дорогах, збільшення чи зменшення (динаміка) виплат страхового відшкодування і т. д.)

2. Рівень збитковості даного виду страхування загалом по галузі за останній розрахунковий період (1 рік).

Рівень збитковості страхової операції – визначається на основі збитковості страхової суми та коефіцієнта збитковості.

Збитковість страхової суми – показник діяльності страховика, що характеризує відношення страхового відшкодування до страхової суми всіх застрахованих об'єктів, визначається у відсотках і показує ймовірність настання збитку [1, 552].

Коефіцієнт збитковості – показник, що розраховується як відношення сплачених і тих, що підлягають оплаті, претензій до зароблених премій [1, 555].

Отже, чи є об'єктивними ці дані для їх використання, тут потрібно з'ясувати. Щодо рівня збитковості, то цілком можливо на основі даних зі страхових компаній, за умови що вони достовірні, визначити середній, або приблизний рівень збитковості страхової суми та коефіцієнту збитковості. Щодо статистичних даних, то тут, на наш погляд, точно визначити або й передбачити рівень аварійності, та приблизну суму виплат страхового відшкодування фактично неможливо. Потрібно враховувати такі фактори, як кількість придбаних (поставлених на облік в органах реєстрації) автомобілів, з них – ввезених та вироблених.

Також можна врахувати технічний стан автомобілів, ввезених на територію України, їх середній вік або вік за марками автомобілів. Кількість виданих прав на водіння транспортними засобами, чисельність водіїв з відповідним стажем водіння (1, 2, 10 чи більше років) та визначити рівень ризиковості на основі цих даних, тобто використати розрахунок кожного ризику.

Крім того, збитковість страхової суми формується під впливом кількості діючих договорів та середньої страхової суми на один договір, й має такий вигляд [7, 379]:

$$Y = \frac{Св \times Чв}{Сс \times Кд} \qquad (1)$$

де Y – збитковість страхової суми;

$С_в$ – середня виплата за одним договором;

$Ч_в$ – кількість здійснення виплат;

$С_с$ – середня страхова сума за одним договором;

$К_д$ – кількість діючих договорів.

Вплив кожного з факторів на показник збитковості страхової суми визначається за допомогою факторного аналізу, який може бути проведений методом ланцюгових підстановок або методом різниць. Чи можливо це за такого виду страхування, як цивільна відповідальність власників наземного транспорту за відсутності достовірної і єдиної статистичної інформації? Теоретично, можливо, але точність визначається тим більшою, чим більший період аналізу (в середньому за 5 років, а не за 1 рік). Також, на наш погляд, було б доцільно враховувати при здійсненні актуарних розрахунків такий показник, як величина загального (сукупного) страхового портфелю.

Адже, страховий портфель є основою, на якій базується вся діяльність страховика і яка визначає фінансову стійкість страхових операцій. Від розміру та якості страхового портфелю залежить надходження страхових платежів, а також розмір і коливання виплат страхового відшкодування та страхових сум. У випадку страхування ОСЦВ це єдосить впливовий показник і не враховувати його є помилкою.

Тому, розрахунок базової нетто-ставки зі страхування відповідальності власників транспортних засобів повинен ґрунтуватись на основі систем аналітичних коефіцієнтів ширшого застосування, таких як кількість діючих договорів, кількість виплат за цими договорами, середні виплати за одним договором, кількість неукладених договорів, об'єктивних аналітичних показників.

Тому, вважається за доцільне, розглянути застосування у розрахунку тарифних нетто-ставок методу великих чисел.

Такий підхід відомий при визначенні нетто-тарифу за формулою:

$$T = T_o + T_p \qquad (2)$$

де $T_o = M [K_{зб} W]$ – основна частина нетто-тарифу (математичне сподівання величини збитків з одиниці страхової суми в разі великої кількості договорів страхування за визначеним ризиком);

$T_p = T_o V$ – ризикова (страхова) надбавка до основної частини нетто-тарифу, яка із заданою довірчою ймовірністю враховує можливі небажані відхилення V відносної величини виплат і обчислюється за формулою:

$$V = 1{,}2\sqrt{\frac{1-p}{np}} \qquad (3)$$

де n – кількість договорів страхування за визначеним ризиком, що планується;

p – імовірність настання страхової події за визначеним ризиком.

За законом великих чисел при великих значеннях n випадкова величина W прямує з імовірністю одиниця до значення p теоретичної імовірності настання страхової події за визначеним ризиком і $p = M [W]$

В такому випадку, можливо точніше визначити виділений ризик (скажімо настання ДТП) і розраховувати із заданою

довірчою імовірністю Y за формулою:

$$T = M[K_{з\delta}]p\left[1+1{,}2\,t_y\sqrt{\frac{1-p}{np}}\right] \qquad (4)$$

де t_y – квантиль рівня y нормального розподілу;

n – кількість договорів страхування за визначеним ризиком, що планується;

p – ймовірність настання страхової події за визначеним ризиком;

$M[K_{зб}]$ – математичне сподівання збитковості.

Оскільки математичне сподівання величини $K_{зб}$ для визначеного ризику практично не змінюється, при страхуванні відповідальності власників транспортних засобів використовується величина рівна 0,7.

Для обчислення нетто-премії за договором страхування визначеного ризику слід нетто-тариф помножити на страхову суму з урахуванням всіх коригуючих коефіцієнтів.

Що стосується системи коригуючих коефіцієнтів які в кінцевому результаті впливають на розмір платежу, тут слід зауважити, що деякі коефіцієнти не є об'єктивними показниками, і відповідно, можуть коригуватися самими страховиками у сторону збільшення страхового платежу, що і здійснюється на практиці. Адже, компанія, перш за все, зацікавлена у якомога меншій збитковості страхових операцій. Скажімо, сфера використання транспортного засобу, або його приналежність юридичній чи фізичній особі. Тут застосовуються різні підвищуючі коефіцієнти, що, на нашу думку, не є досить об'єктивними. Адже, фізичні особи часто використовують автомобілі, скажімо для таксі чи інших потреб, які призводять до підвищення ризиковості та прискореного зносу транспортного засобу, а такий фактор враховується не часто й може бути прихований навмисне. Чи водійський стаж. Досить часто, це розпорошений показник, який в більшості страхових випадків не впливає на рівень ризиковості. Адже термін володіння правами на управління транспортним засобом не є підтвердженням водійської майстерності їх власника.

Що стосується пункту про наявність чи відсутність у страхувальника доведених у судовому порядку спроб страхового шахрайства або схожих випадків, то як свідчать самі страховики, довести у судовому порядку такі факти досить складно. А ось враховувати кількість порушень правил дорожнього руху – це цілком реально.

У європейських країнах, на які сьогодні багато в чому орієнтується наша держава, в тому числі і на механізми страхового захисту, фінансове забезпечення у сфері наземного транспорту, а саме, страхування відповідальності є загальнонаціональним пріоритетом. Адже саме за допомогою страхування можливо покрити ті величезні збитки, що присутні у цій сфері.

Підводячи підсумок зазначимо, що доцільно здійснити ряд конкретних заходів, направлених на покращення та підвищення економічної ефективності страхування відповідальності власників транспортних засобів в Україні, а саме:

- звернути увагу самих страховиків на збільшення частини перестрахування ризиків, пов'язаних з страхуванням відповідальності власників транспортних засобів;
- створити не лише єдину базу реалізації страхових полісів та виплачених сум відшкодування, але й єдину інформаційну базу порушників правил дорожнього руху. Чим більше порушень за один рік було у страхувальника, тим більший ризик аварійності, а відповідно і вартість страхування повинна бути більшою;

– розрахунок нетто-ставок доручити самим страховикам, відповідно відпаде проблема до "штучного" заниження базових тарифів, а в силу вступлять закони вільної конкуренції. На нашу думку, діючий базовий тариф завищений, що зменшує кількість страхувальників, а страхові компанії з великим капіталом за допомогою механізмів перерозподілу ризиків зможуть значно знизити такі тарифні ставки;
– контроль за технічним станом транспортних засобів доручити спеціалізованим технічним центрам, які об'єктивно могли б оцінити технічний стан транспортного засобу. Адже технічний огляд сьогодні здійснюється органами ДАІ фактично формально, за відсутності зацікавленості зі сторони цих органів. Як свідчить статистика, досить багато технічно не відповідних транспортних засобів експлуатується, що також призводить до підвищення аварійності.

На нашу думку, опрацювання нових механізмів на основі вищевикладених пропозицій досить швидко покриє необхідні витрати, а механізм страхування почне працювати на належному рівні.

Література

1. Страхування: Підручник / Керівник авт. колективу і наук. ред. С. С. Осадець. – Вид. 2-ге, перероб. і доп. – К.: КНЕУ, 2002. – 559 с.

2. Гоцуляк С. А., Залетов А. П., Перетяжко А. И., Шевченко В. И. Страховое дело в Украине: состояние, тенденции, перспективы. – К.: Международная агенция, "Bee Zone", 2005. – 416 с.

3. Відомості Верховної Ради (ВВР), 2005. – № 1, ст. 1.

4. Шумелда Я. Страхування. Навчальний посібник для студентів економічних спеціальностей. – Тернопіль: Джура, 2004. – 280 с.

5. Премій менше, виплат більше // Автоцентр, № 17. – 2006 р. – С. 32.

6. Закон України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" від 1 липня 2004 р., № 1961-IV, ст. 7, п. п. 7.1. – 7.3 // Відомості Верховної Ради (ВВР), 2005. – № 1.

7. Страховое дело: Учебник / Под редакцией проф. Рейтмана Л. И. – М.: Банковский и биржевой научно-консультационный центр. – 525 с.

8. Горбач Л. М. Страхова справа: Навч. посібник. 2-ге вид., виправлене. – К.: Кондор, 2003. – 252 с.