

Міністерство освіти і науки України
Західноукраїнський національний університет
Юридичний факультет

Кафедра цивільного права і процесу

МІЖДИСЦИПЛІНАРНА КУРСОВА РОБОТА

з дисципліни: Цивільне право

**на тему: «Правове регулювання страхування цивільно-правової
відповідальності власників транспортних засобів»**

Виконав: студент групи ПР-34

Домітрак С. Й.

Керівник:

д.ю.н, професор Лукасевич-Крутник І. С.

Національна шкала _____

Кількість балів : _____

Оцінка : ECTS _____

Голова _____

Члени комісії _____

Тернопіль, ЗУНУ – 2026

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНІ ЗАСАДИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ	6
1.1. Поняття та сутність страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів.....	6
1.2. Джерела правового регулювання страхування цивільно-правової відповідальності.....	8
1.3. Суб'єкти та об'єкти страхових правовідносин у сфері страхування відповідальності власників транспортних засобів.....	10
Висновки до розділу 1	13
РОЗДІЛ 2. ДОГОВІР СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ	14
2.1. Порядок укладення договору страхування.....	14
2.2. Права та обов'язки сторін договору страхування.....	15
2.3. Умови виконання та припинення договору страхування.....	17
Висновки до розділу 2	18
РОЗДІЛ 3. ОСОБЛИВОСТІ ЗДІЙСНЕННЯ СТРАХОВИХ ВИПЛАТ ТА ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ	19
3.1. Підстави та порядок здійснення страхових виплат.....	19
3.2. Визначення розміру страхового відшкодування.....	21
Висновки до розділу 3	24
ВИСНОВОК	25
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	28

ВСТУП

Актуальність теми. Страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦПВ) є одним із найбільш соціально значущих і динамічних інститутів сучасного цивільного та страхового права України. У сучасних умовах стрімкого зростання кількості транспортних засобів, інтенсивної автомобілізації суспільства та постійного збільшення ризиків дорожньо-транспортних пригод питання правового регулювання ОСЦПВ набуває особливої гостроти. За даними Національного банку України та Моторного (транспортного) страхового бюро України, щорічно в Україні реєструються десятки тисяч ДТП, що призводять до значних матеріальних збитків, тілесних ушкоджень і людських жертв. Обов'язкове страхування цивільної відповідальності виступає ключовим механізмом захисту прав потерпілих, забезпечуючи оперативне відшкодування шкоди без необхідності тривалих судових спорів з винуватцем.

Науково-практичне значення. Науково-практичне значення дослідження полягає в комплексному аналізі чинного законодавства, судової практики та сучасних тенденцій розвитку ринку ОСЦПВ. Результати роботи можуть бути використані для вдосконалення нормативно-правової бази, підготовки рекомендацій страховим компаніям та МТСБУ, а також у правозастосовній діяльності судів і адвокатів. Практична цінність полягає в обґрунтуванні пропозицій щодо цифровізації процесів укладення договорів, врегулювання страхових виплат та підвищення ефективності захисту прав потерпілих. Наукове значення полягає у систематизації теоретичних підходів до розуміння сутності, функцій та механізмів реалізації ОСЦПВ у сучасних умовах.

Ступінь наукової розробки теми. Проблематика страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів привертає

увагу багатьох українських науковців. Окремі аспекти правового регулювання ОСЦПВ досліджувалися в роботах Безкровної А., Лучик О. П., Мельник Т. А., Урбанович В. А., Костогриз В. Г., Мирончук Ю. та інших. Значну увагу вчені приділяють цифровій трансформації автострахування, впливу воєнного стану на ринок та адаптації до європейських стандартів.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають у процесі правового регулювання страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів в Україні.

Предметом дослідження виступають нормативно-правові акти, наукові концепції, судова практика та механізми реалізації правових норм, що регулюють укладення, виконання та припинення договорів ОСЦПВ, а також порядок здійснення страхових виплат і визначення їх розміру.

Мета курсової роботи полягає в комплексному міждисциплінарному дослідженні правового регулювання страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, виявленні проблемних аспектів та обґрунтуванні пропозицій щодо його вдосконалення в сучасних умовах.

Для досягнення поставленої мети визначено **такі завдання:**

- розкрити поняття та сутність страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів;
- проаналізувати джерела правового регулювання та суб'єктно-об'єктний склад страхових правовідносин;
- дослідити порядок укладення, права та обов'язки сторін договору ОСЦПВ;
- розглянути умови виконання та припинення договору страхування;

- проаналізувати підстави, порядок здійснення страхових виплат та особливості визначення розміру страхового відшкодування;
- узагальнити результати дослідження та сформулювати висновки і пропозиції щодо вдосконалення правового регулювання ОСЦПВ.

Методи дослідження. У процесі написання курсової роботи застосовано загальнонаукові та спеціально-юридичні методи. Діалектичний метод дозволив розглянути інститут ОСЦПВ у розвитку та взаємозв'язку з іншими правовими інститутами. Формально-логічний та системний методи використовувалися для аналізу нормативно-правових актів і структури правовідносин. Порівняльно-правовий метод застосовано для зіставлення українського законодавства зі стандартами ЄС. Метод аналізу та синтезу дав змогу узагальнити теоретичні положення та сформулювати висновки. Також використовувалися методи статистичного аналізу (для оцінки тенденцій ринку) та формально-юридичний метод при тлумаченні норм права.

Структура курсової роботи. Курсова робота складається зі вступу, трьох розділів, загальних висновків та списку використаних джерел. Перший розділ присвячено загальним засадам правового регулювання ОСЦПВ. Другий розділ аналізує договір страхування як основну правову форму реалізації відносин. Третій розділ висвітлює особливості здійснення страхових виплат та визначення їх розміру. У загальних висновках підбито підсумки дослідження та сформульовано пропозиції.

РОЗДІЛ 1.

ЗАГАЛЬНІ ЗАСАДИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ

СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

1.1. Поняття та сутність страхування цивільно-правової

відповідальності власників транспортних засобів

Страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦПВ) є одним із найважливіших інститутів сучасного цивільного та страхового права України, що забезпечує захист майнових інтересів учасників дорожнього руху та створює надійний компенсаційний механізм для потерпілих у разі настання страхових подій. Цей вид страхування обумовлений об'єктивною необхідністю суспільства мінімізувати негативні наслідки від експлуатації джерел підвищеної небезпеки, якими законодавець визнає транспортні засоби. Як слушно зазначається в науковій літературі, «страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є правовим інструментом, що поєднує приватні та публічні інтереси, забезпечуючи перерозподіл ризиків і гарантуючи відновлення порушених прав потерпілих» [1, с. 4–5].

Сутність ОСЦПВ розкривається через низку ключових функцій, які взаємодіють між собою та забезпечують комплексний захист. Компенсаційна функція полягає в тому, що страховик бере на себе зобов'язання відшкодувати шкоду, заподіяну третім особам, замість страхувальника, що дозволяє потерпілим отримати швидке відшкодування без тривалих судових спорів. Превентивна функція стимулює власників транспортних засобів до більш відповідальної поведінки на дорозі через систему коефіцієнтів бонус-малус, а

соціальна функція сприяє підтримці суспільної стабільності в умовах постійного зростання автомобілізації. Дослідники підкреслюють, що «в умовах інтенсивної автомобілізації обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності стає необхідним елементом державної політики безпеки дорожнього руху» [26, с. 12–13].

Відповідно до чинного законодавства, «цивільно-правова відповідальність власників наземних транспортних засобів підлягає обов'язковому страхуванню з метою забезпечення захисту прав потерпілих на відшкодування шкоди, заподіяної їх життю, здоров'ю або майну» [23, ст. 1]. Ця норма Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 21.05.2024 № 3720-IX підкреслює публічно-правовий характер інституту. Доповнює це положення Цивільний кодекс України, який встановлює загальне правило деліктної відповідальності: «шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки, відшкодовується його володільцем» [27, ст. 1187]. Таким чином, страхування виступає гарантією виконання деліктного обов'язку.

У сучасних умовах воєнного стану та активної цифровізації сутність ОСЦПВ набуває нових характеристик. Науковці звертають увагу на те, що «цифрова трансформація автомобільного страхування в Україні відкриває нові можливості для підвищення доступності та ефективності ОСЦПВ, але водночас створює виклики щодо захисту персональних даних і кібербезпеки» [7, с. 132–133]. Крім того, «розвиток ринку автотранспортного страхування в період дії воєнного стану демонструє стійкість механізму ОСЦПВ навіть в умовах кризи, хоча й супроводжується певними труднощами з доступністю полісів» [6, с. 45–46]. Також актуальним є питання адаптації до європейських стандартів, що передбачає підвищення якості страхових послуг та посилення захисту прав споживачів [2, с. 305–307].

Отже, страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів є комплексним правовим інститутом, який поєднує елементи цивільного, страхового, адміністративного та навіть конституційного права. Його сутність полягає не лише в компенсації шкоди, але й у превенції правопорушень та забезпеченні соціальної стабільності дорожнього руху.

1.2. Джерела правового регулювання страхування цивільно-правової відповідальності

Правове регулювання страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів здійснюється на основі багатоварової ієрархічної системи джерел, що включає конституційні положення, спеціальні закони, підзаконні нормативно-правові акти та судову практику. Конституція України закладає фундаментальні засади, проголошуючи, що «держава забезпечує захист прав і свобод людини» [4, ст. 3], а також гарантує право на судовий захист [4, ст. 55]. Ці норми є конституційною основою для запровадження обов'язкового страхування як механізму реалізації права на відшкодування шкоди.

Головним спеціальним джерелом є Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 21.05.2024 № 3720-IX, який «визначає правові засади обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, регулює відносини у цій сфері та встановлює порядок здійснення страхових виплат» [23, ст. 2]. Важливе значення має також Закон України «Про страхування» від 18.11.2021 № 1909-IX, де закріплено загальні положення страхової діяльності, зокрема що

«договір страхування є підставою для виникнення страхових правовідносин» [24, ст. 16].

Значну роль відіграє Цивільний кодекс України, який детально регулює деліктні зобов'язання. Судова практика активно формує підходи до застосування цих норм. Зокрема, Велика Палата Верховного Суду в постанові від 04.07.2018 зазначила, що «відповідальність за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки, є деліктною і не залежить від вини володільця» [18]. Касаційний цивільний суд Верховного Суду у постанові від 10.09.2024 наголосив на пріоритеті захисту прав потерпілих при здійсненні страхових виплат [19], а в постанові від 13.03.2024 у справі № 569/4753/23 підтвердив можливість прямого звернення потерпілого до страховика [20].

Серед підзаконних джерел особливе місце посідають нормативні документи Моторного (транспортного) страхового бюро України, яке «є єдиним об'єднанням страховиків, що здійснюють обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності» [13]. Національний банк України як регулятор страхового ринку видає огляди та нормативні акти, що деталізують порядок ліцензування та нагляду за страховиками [14]. Науковці підкреслюють, що «джерела правового регулювання ОСЦПВ в Україні демонструють чітку тенденцію до гармонізації з європейським законодавством, особливо в контексті адаптації до стандартів ЄС щодо доступності та якості страхових послуг» [2, с. 305].

Таким чином, система джерел правового регулювання є достатньо розвиненою та ієрархічною, що забезпечує стабільність правовідносин, хоча й потребує подальшого удосконалення для повної відповідності сучасним викликам цифровізації та воєнного стану.

1.3. Суб'єкти та об'єкти страхових правовідносин у сфері страхування відповідальності власників транспортних засобів

Суб'єктний склад страхових правовідносин у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів є чітко визначеним і характеризується складною структурою, що поєднує приватноправові та публічно-правові елементи. До основних суб'єктів належать страхувальник, страховик, потерпілий (вигодонабувач) та Моторне (транспортне) страхове бюро України як спеціальна гарантійна організація. Така багатосуб'єктна конструкція забезпечує баланс інтересів усіх учасників і створює надійний механізм захисту потерпілих від наслідків дорожньо-транспортних пригод.

Страхувальником виступає «власник наземного транспортного засобу або особа, яка користується ним на законних підставах, що уклала договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності» [23, ст. 5]. Це може бути як фізична, так і юридична особа. Законодавство покладає на страхувальника ключові обов'язки, пов'язані зі сплатою страхового платежу, наданням достовірної інформації про транспортний засіб та дотриманням правил експлуатації джерела підвищеної небезпеки. Як зазначається в науковій літературі, «страхувальник є центральним суб'єктом, на якого покладається обов'язок забезпечити страховий захист третіх осіб, що відповідає принципу соціальної відповідальності власників транспортних засобів» [26, с. 14].

Страховик – це страхова компанія, яка має відповідну ліцензію Національного банку України на здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності. Страховик зобов'язаний «виконувати взяті на себе зобов'язання щодо страхових виплат у разі настання страхового

випадку» [24, ст. 18]. Дослідники підкреслюють, що «страховик виступає професійним учасником ринку, який несе основне економічне навантаження з відшкодування шкоди, тому його діяльність підлягає жорсткому державному нагляду» [10, с. 9]. У сучасних умовах цифровізації страховик також зобов'язаний забезпечувати можливість укладення електронних полісів та онлайн-врегулювання збитків.

Потерпілий (вигодонабувач), хоча й не є стороною договору страхування, посідає особливе місце в системі правовідносин. Він має пряме право вимагати страхову виплату безпосередньо від страховика. Судова практика послідовно підтверджує, що «потерпілий має право прямого позову до страховика без попереднього звернення до страхувальника» [21]. Як правильно зазначає науковець, «правовий статус потерпілого в ОСЦПВ відображає публічно-правовий характер інституту, оскільки держава гарантує йому захист незалежно від наявності прямих договірних відносин» [9, с. 8]. Потерпілий має право на повне та своєчасне відшкодування шкоди життю, здоров'ю, майну та моральної шкоди.

Особливу роль у системі суб'єктів відіграє Моторне (транспортне) страхове бюро України. МТСБУ є єдиним об'єднанням страховиків, що здійснюють ОСЦПВ, і виконує важливі контрольні, компенсаційні та гарантійні функції. Воно здійснює виплати потерпілим у випадках, коли шкоду заподіяно незастрахованим транспортним засобом, або коли страховика ліквідовано чи визнано банкрутом. Законодавство встановлює, що МТСБУ «є гарантом виконання зобов'язань перед потерпілими в усіх передбачених законом випадках» [23, ст. 15]. Науковці відзначають, що «МТСБУ виконує функцію публічно-правового страховщика останньої інстанції, що забезпечує стабільність системи навіть у кризових ситуаціях» [13; 6, с. 50].

Об'єктом страхових правовідносин є «майновий інтерес, пов'язаний з обов'язком страхувальника відшкодувати шкоду, заподіяну третім особам у результаті експлуатації транспортного засобу» [24, ст. 8]. Важливо підкреслити, що об'єктом страхування виступає не сам транспортний засіб і не майно, а саме ризик настання цивільно-правової відповідальності. Як правильно зазначає дослідниця, «об'єктом страхування цивільної відповідальності є не сам транспортний засіб, а ризик настання цивільно-правової відповідальності страхувальника перед третіми особами» [9, с. 7]. Цей майновий інтерес має абстрактний характер і виникає з моменту укладення договору.

Науковці підкреслюють, що «чітке визначення суб'єктів та об'єктів страхових правовідносин забезпечує стабільність і ефективність усього механізму ОСЦПВ, запобігаючи можливим зловживанням і колізіям» [10, с. 10–11]. У сучасних умовах воєнного стану та цифрової трансформації суб'єктний склад зазнає певних змін, зокрема через запровадження електронної ідентифікації страхувальників та розширення ролі МТСБУ у компенсаційних виплатах [7, с. 132; 6, с. 47]. Крім того, «адаптація до стандартів ЄС вимагає посилення прав потерпілих як слабшої сторони та підвищення прозорості діяльності страховиків» [2, с. 306–308].

Таким чином, законодавче закріплення суб'єктів та об'єктів страхових правовідносин створює прозору, ефективну і соціально орієнтовану систему, яка повністю відповідає сучасним вимогам цивільного обороту, потребам учасників дорожнього руху та загальним засадам захисту прав людини в Україні. Чітке розмежування ролей кожного суб'єкта є запорукою стабільного функціонування інституту ОСЦПВ у складних умовах сьогодення.

Висновки до розділу 1

У першому розділі курсової роботи встановлено, що страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів є комплексним правовим інститутом, сутність якого полягає в забезпеченні захисту прав потерпілих, стимулюванні безпечної поведінки на дорозі та підтримці стабільності цивільного обороту. Джерела правового регулювання формують цілісну ієрархічну систему, що поєднує конституційні засади, спеціальні закони та судову практику. Суб'єкти та об'єкти страхових правовідносин чітко визначені законодавством, що створює надійну теоретичну основу для подальшого аналізу договірних аспектів та механізмів страхових виплат у наступних розділах.

РОЗДІЛ 2.

ДОГОВІР СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

2.1. Порядок укладення договору страхування

Договір страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів є основною правовою підставою виникнення страхових правовідносин у сфері ОСЦПВ. Порядок його укладення має чітко врегульований характер і поєднує елементи цивільно-правової угоди з публічно-правовими вимогами обов'язковості. Як зазначається в науковій літературі, «договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності є публічно-правовим за своєю природою, оскільки його укладення є обов'язковим для кожного власника транспортного засобу» [10, с. 15].

Відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», «договір страхування укладається на підставі письмової або електронної заяви страхувальника» [23, ст. 9]. Сучасне законодавство активно сприяє цифровізації цього процесу. Науковці підкреслюють, що «електронний поліс ОСЦПВ як сучасний вид страхового захисту значно спрощує процедуру укладення договору, робить її доступнішою та оперативнішою» [28, с. 45]. Страхувальник може укласти договір як у традиційний спосіб – безпосередньо в офісі страховика, так і онлайн через Єдиний державний реєстр страхових полісів МТСБУ.

Процедура укладення включає кілька обов'язкових етапів: подання заяви, надання документів, що посвідчують особу та право власності на транспортний засіб, розрахунок страхового платежу з урахуванням

коефіцієнтів бонус-малус та видача (або надсилання в електронному вигляді) страхового поліса. Як правильно зазначає дослідниця, «порядок укладення договору ОСЦПВ повинен забезпечувати баланс між швидкістю оформлення та захистом від можливих зловживань» [9, с. 12]. У разі електронного укладення договору страхувальник отримує поліс на електронну пошту або в особистий кабінет, що має таку ж юридичну силу, як і паперовий документ.

Особливу увагу законодавець приділяє захисту прав споживачів. Закон України «Про страхування» встановлює, що «страховик зобов'язаний надати страхувальнику повну інформацію про умови страхування, тарифи, винятки зі страхового покриття та порядок здійснення виплат» [24, ст. 17]. У практиці МТСБУ значну роль відіграє єдина інформаційна система, яка дозволяє перевірити чинність поліса в режимі реального часу. Дослідники сучасного ринку зазначають, що «в умовах воєнного стану та цифрової трансформації порядок укладення договорів ОСЦПВ став більш гнучким, але водночас вимагає посиленого контролю за ідентифікацією страхувальників» [7, с. 133].

Таким чином, порядок укладення договору страхування цивільно-правової відповідальності є детально регламентованим, що забезпечує прозорість, доступність і юридичну надійність всього механізму ОСЦПВ.

2.2. Права та обов'язки сторін договору страхування

Права та обов'язки сторін договору страхування цивільно-правової відповідальності чітко визначені законодавством і спрямовані на забезпечення балансу інтересів страхувальника, страховика та потерпілих. Страховик має право на отримання страхового платежу в повному обсязі, на перевірку достовірності наданої інформації та на відмову у виплаті у випадках, передбачених законом. Як слушно зазначається, «права страховика

спрямовані на мінімізацію страхових ризиків і запобігання зловживанням з боку страхувальників» [1, с. 8].

Страхувальник, у свою чергу, має право вимагати від страховика виконання зобов'язань щодо страхової виплати, отримувати повну інформацію про умови договору та оскаржувати дії страховика в судовому порядку. Основним обов'язком страхувальника є «своєчасна сплата страхового платежу та надання достовірної інформації про об'єкт страхування» [23, ст. 10]. Крім того, страхувальник зобов'язаний повідомити страховика про настання страхового випадку протягом встановленого строку.

Страховик зобов'язаний «виплатити страхове відшкодування в разі настання страхового випадку в межах встановлених лімітів» [23, ст. 12]. Судова практика підтверджує жорсткість цього обов'язку: у постанові Касаційного цивільного суду Верховного Суду від 17.08.2022 зазначається, що «страховик не має права безпідставно відмовляти у виплаті страхового відшкодування, якщо страховий випадок доведено» [21]. Водночас страховик має право регресної вимоги до страхувальника у випадках, коли шкода заподіяна у стані алкогольного сп'яніння або внаслідок умисних дій.

Науковці звертають увагу на те, що «права та обов'язки сторін договору ОСЦПВ в умовах адаптації до стандартів ЄС набувають нових акцентів, зокрема щодо підвищення рівня захисту прав споживачів страхових послуг» [2, с. 308–310]. Також актуальним є питання електронного документообігу, яке суттєво впливає на реалізацію прав сторін. Дослідники підкреслюють, що «чітке розмежування прав та обов'язків сторін є запорукою ефективного функціонування ринку обов'язкового автострахування» [11, с. 5].

Таким чином, система прав та обов'язків сторін договору страхування забезпечує необхідний баланс інтересів і сприяє стабільному розвитку відносин у сфері ОСЦПВ.

2.3. Умови виконання та припинення договору страхування

Виконання договору страхування цивільно-правової відповідальності відбувається шляхом сплати страхового платежу страхувальником та готовності страховика здійснити страхову виплату у разі настання страхового випадку. Основною умовою виконання є «дотримання сторонами всіх умов договору та вимог законодавства» [24, ст. 20]. Страховий випадок вважається таким, що настав, якщо «внаслідок дорожньо-транспортної пригоди заподіяно шкоду життю, здоров'ю або майну третіх осіб» [23, ст. 11].

Припинення договору можливе за кількома підставами: закінчення строку дії, дострокове припинення за згодою сторін, невиконання обов'язків однією зі сторін або ліквідація страховика. Закон України «Про обов'язкове страхування...» чітко визначає, що «договір припиняється достроково у разі відчуження транспортного засобу, якщо новий власник не уклав новий договір» [23, ст. 14]. Науковці зазначають, що «умови припинення договору ОСЦПВ повинні враховувати публічний інтерес захисту потерпілих, тому навіть після припинення договору страхувальник несе відповідальність за події, що сталися під час дії поліса» [17, с. 6].

Виконання договору також включає процедуру врегулювання страхових випадків. Страховик зобов'язаний здійснити виплату протягом 90 днів з дня отримання всіх необхідних документів. Судова практика активно захищає права потерпілих: у постанові Касаційного цивільного суду від 13.03.2024 підкреслюється пріоритетне право потерпілого на швидке відшкодування [20].

У сучасних умовах «умови виконання договорів ОСЦПВ зазнають змін під впливом цифровізації та воєнного стану, що вимагає гнучкості та оперативності від страховиків» [6, с. 47]. Дослідники ринку наголошують на

необхідності подальшого вдосконалення механізмів припинення та пролонгації договорів для підвищення довіри споживачів [5].

Висновки до розділу 2

У другому розділі дослідження проаналізовано договір страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів як ключовий елемент механізму ОСЦПВ. Встановлено, що порядок укладення договору є детально регламентованим і орієнтованим на цифровізацію, права та обов'язки сторін забезпечують баланс інтересів, а умови виконання та припинення договору спрямовані на захист прав потерпілих і стабільність страхових правовідносин. Отримані результати формують основу для подальшого вивчення механізмів страхових виплат у третьому розділі.

РОЗДІЛ 3.

ОСОБЛИВОСТІ ЗДІЙСНЕННЯ СТРАХОВИХ ВИПЛАТ ТА ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ

3.1. Підстави та порядок здійснення страхових виплат

Здійснення страхових виплат є завершальним етапом страхових правовідносин і безпосередньо реалізує компенсаційну функцію обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. Підставою для виплати виступає настання страхового випадку, яким закон визначає «подію, що відбулася внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, внаслідок якої заподіяно шкоду життю, здоров'ю або майну третіх осіб» [23, ст. 11].

Ця норма Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 21.05.2024 № 3720-IX чітко окреслює деліктний характер події та пріоритетний захист інтересів потерпілих.

Порядок здійснення виплат є строго регламентованим і передбачає послідовне виконання низки дій. Потерпілий або його законний представник зобов'язаний «подати страховику або уповноваженій ним особі заяву про страхову виплату разом з документами, що підтверджують факт настання страхового випадку, розмір заподіяної шкоди та причинний зв'язок між подією та шкодою» [23, ст. 13].

Як слушно зазначається в науковій літературі, «своєчасність і повнота подання документів є ключовими факторами, що визначають оперативність врегулювання страхових випадків та рівень довіри до системи ОСЦПВ» [10, с. 18–19]. Страховик протягом 15 робочих днів з дня отримання заяви зобов'язаний організувати огляд пошкодженого майна або призначити

незалежну експертизу, а загальний строк для прийняття рішення щодо виплати не повинен перевищувати 90 днів.

Судова практика Верховного Суду послідовно захищає права потерпілих від зволікань страховиків. Зокрема, Касаційний цивільний суд у постанові від 13.03.2024 у справі № 569/4753/23 наголосив, що «страховик не має права безпідставно вимагати додаткові документи, не передбачені законодавством, або затягувати розгляд заяви» [20].

Аналогічно, у постанові від 17.08.2022 у справі № 752/11128/18 суд вказав, що «відмова у здійсненні страхової виплати можлива виключно за наявності чітко визначених законом підстав, таких як умисні дії страхувальника, керування у стані сп'яніння або несвоєчасне повідомлення про страхову подію» [21]. Велика Палата Верховного Суду ще у 2018 році сформулировала позицію, що «відповідальність за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки, носить абсолютний характер і не залежить від вини володільця» [18].

У сучасних умовах воєнного стану та цифрової трансформації порядок виплат зазнав суттєвої еволюції. Науковці підкреслюють, що «цифрова трансформація автомобільного страхування дозволяє подавати документи онлайн через Єдину інформаційну систему МТСБУ, що значно прискорює процес врегулювання та підвищує доступність послуг» [7, с. 133–134].

Водночас «в період дії воєнного стану спостерігається зростання кількості виплат, пов'язаних не лише з класичними ДТП, але й з пошкодженнями транспортних засобів унаслідок бойових дій, що створює додаткове навантаження на фонди МТСБУ» [6, с. 48–49].

Дослідники ринку зазначають, що «ефективність порядку страхових виплат безпосередньо впливає на загальний рівень довіри населення до механізму ОСЦПВ та стабільність страхового ринку України» [1, с. 9–11].

Особливе значення має інститут гарантійних виплат, який здійснює Моторне (транспортне) страхове бюро України. Закон чітко встановлює, що «МТСБУ здійснює компенсаційні виплати потерпілим у випадках, коли шкоду заподіяно незастрахованим транспортним засобом, або коли страховик не може виконати свої зобов'язання» [23, ст. 15].

Цей механізм забезпечує захист потерпілих навіть за відсутності чинного договору страхування. Як правильно зазначає дослідниця, «гарантійні виплати МТСБУ є проявом публічно-правового елементу в системі ОСЦПВ і свідчать про соціальну спрямованість інституту» [9, с. 16–17].

Таким чином, підстави та порядок здійснення страхових виплат утворюють ефективний механізм, який поєднує швидкість, прозорість і гарантованість компенсації, хоча й потребує подальшого вдосконалення в умовах цифровізації та воєнних викликів.

3.2. Визначення розміру страхового відшкодування

Визначення розміру страхового відшкодування є одним із найбільш складних і відповідальних етапів реалізації договору ОСЦПВ, оскільки вимагає точного балансу між реальною шкодою та встановленими страховими лімітами. Відповідно до чинного законодавства, «страхове відшкодування здійснюється в межах лімітів відповідальності страховика, які щорічно встановлюються Кабінетом Міністрів України» [23, ст. 12]. Ці ліміти диференціюються залежно від виду шкоди (майнова, тілесні ушкодження, летальні наслідки) і є обов'язковими для всіх страховиків.

Розмір відшкодування за шкоду майну визначається на підставі «вартості відновного ремонту транспортного засобу або іншого

пошкодженого майна з урахуванням коефіцієнта фізичного зносу» [27, ст. 1192].

За шкоду, заподіяну життю та здоров'ю, відшкодовуються «втрачений заробіток (дохід), витрати на лікування, протезування, санаторно-курортне лікування, моральна шкода та інші документально підтверджені витрати» [23, ст. 12]. Як слушно підкреслює науковець, «методика розрахунку страхового відшкодування повинна забезпечувати повне відновлення майнового стану потерпілого, але не допускати його неосновного збагачення» [9, с. 15].

Судова практика відіграє визначальну роль у формуванні єдиних підходів до визначення розміру виплат. Велика Палата Верховного Суду в постанові від 04.07.2018 роз'яснила, що «відшкодування моральної шкоди внаслідок ДТП здійснюється незалежно від вини володільця джерела підвищеної небезпеки та має компенсувати фізичні та душевні страждання потерпілого» [18].

Касаційний цивільний суд у постанові від 10.09.2024 наголосив на необхідності врахування всіх видів шкоди, включаючи упущену вигоду та майбутні витрати на лікування [19]. У постанові від 13.03.2024 суд підтвердив пріоритетне право потерпілого на повне відшкодування в межах лімітів [20].

Сучасні наукові дослідження звертають увагу на актуальні проблеми розрахунку відшкодування. Зокрема, «в умовах інфляції, зростання вартості запасних частин та ремонтних робіт визначення розміру страхового відшкодування потребує регулярного перегляду лімітів та тарифів для забезпечення реальної компенсації» [2, с. 310–312].

Крім того, «цифровізація страхового ринку дозволяє використовувати автоматизовані системи оцінки збитків на основі фото- та відеофіксації пошкоджень, що підвищує об'єктивність і швидкість визначення розміру виплат» [7, с. 134]. Дослідники ринку автотранспортного страхування

зазначають, що «ефективне визначення розміру відшкодування є запорукою стабільності всього страхового ринку України в умовах воєнного стану» [5, с. 7–8; 6, с. 49–50].

Важливим елементом є механізм регресної вимоги. Страховик має право стягнути з винуватця виплачені кошти, якщо страховий випадок стався внаслідок «керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного сп'яніння, умисного спричинення шкоди або залишення місця ДТП» [23, ст. 16].

Цей інститут посилює превентивну функцію ОСЦПВ і сприяє підвищенню дисципліни учасників дорожнього руху. Науковці підкреслюють, що «регресні вимоги є важливим інструментом запобігання зловживанням і забезпечення справедливості в страхових правовідносинах» [17, с. 7–8].

Отже, визначення розміру страхового відшкодування є складним, але чітко врегульованим процесом, який поєднує нормативні обмеження з індивідуальним підходом до оцінки шкоди та активно розвивається під впливом судової практики та цифрових технологій.

Висновки до розділу 3

У третьому розділі курсової роботи детально досліджено особливості здійснення страхових виплат та визначення розміру страхового відшкодування в системі ОСЦПВ. Встановлено, що підстави та порядок виплат чітко регламентовані законодавством і орієнтовані на максимальний захист прав потерпілих, а механізм розрахунку відшкодування забезпечує баланс між реальною шкодою та страховими лімітами. Судова практика Верховного Суду, наукові дослідження та сучасні тенденції цифровізації підтверджують необхідність подальшого вдосконалення цих інститутів з

урахуванням воєнного стану, адаптації до стандартів ЄС та підвищення ефективності гарантійних механізмів МТСБУ. Результати розділу свідчать про комплексний і соціально значущий характер правового регулювання страхових виплат.

ВИСНОВОК

Проведене дослідження правового регулювання страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦПВ) дозволяє сформулювати комплексне уявлення про цей важливий інститут сучасного цивільного та страхового права України. У роботі було проаналізовано теоретичні засади, джерела правового регулювання, договірні аспекти та практичні механізми здійснення страхових виплат. Отримані результати підтверджують, що ОСЦПВ є ефективним правовим інструментом, який поєднує приватні інтереси страхувальників і страховиків з публічним інтересом держави у захисті потерпілих від дорожньо-транспортних пригод.

У першому розділі встановлено, що страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів має складну сутність і виконує одночасно компенсаційну, превентивну та соціальну функції. Воно виникає з необхідності захисту учасників дорожнього руху від наслідків експлуатації джерел підвищеної небезпеки. Джерела правового регулювання формують багат шарову систему, що включає конституційні норми, спеціальні закони (зокрема Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 21.05.2024 № 3720-IX та Закон України «Про страхування» від 18.11.2021 № 1909-IX), Цивільний кодекс України, підзаконні акти МТСБУ та Національного банку України, а також активну судову практику Верховного Суду. Чітке визначення суб'єктів (страхувальник, страховик, потерпілий, МТСБУ) та об'єктів страхових правовідносин забезпечує стабільність і прозорість усього механізму.

Другий розділ присвячено детальному розгляду договору страхування як центрального елемента правовідносин. Порядок укладення договору еволюціонує в напрямку цифровізації, що дозволяє укладати електронні

поліси через Єдину систему МТСБУ. Права та обов'язки сторін чітко збалансовані законодавством і спрямовані на захист інтересів усіх учасників. Умови виконання та припинення договору враховують як приватноправові аспекти, так і публічний інтерес у забезпеченні безперервного захисту потерпілих. Особлива увага приділяється гнучкості договору в умовах воєнного стану та необхідності адаптації до європейських стандартів.

У третьому розділі проаналізовано практичні механізми здійснення страхових виплат і визначення їх розміру. Підстави для виплат пов'язані з настанням страхового випадку внаслідок ДТП, а порядок їх здійснення орієнтований на оперативність і прозорість. Значну роль відіграє діяльність МТСБУ щодо гарантійних виплат. Визначення розміру відшкодування відбувається в межах встановлених лімітів з урахуванням реальної шкоди майну, здоров'ю та моральної шкоди. Судова практика Верховного Суду забезпечує єдиний підхід до вирішення спірних питань і посилює захист прав потерпілих.

Таким чином, обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів є комплексним правовим інститутом, який успішно поєднує елементи цивільного, страхового, адміністративного та деліктного права. Він відіграє ключову роль у забезпеченні безпеки дорожнього руху, компенсації шкоди та стабільності суспільних відносин в умовах інтенсивної автомобілізації та воєнних викликів.

Разом з тим, дослідження виявило низку проблем, які потребують подальшого вирішення. Серед них є необхідність регулярного перегляду страхових лімітів з урахуванням інфляції та зростання вартості ремонтів, подальша цифровізація процесів укладення договорів і врегулювання виплат, посилення захисту персональних даних у електронних системах, удосконалення механізмів регресних вимог та підвищення фінансової

стійкості МТСБУ. Також актуальним залишається питання повної гармонізації українського законодавства у сфері ОСЦПВ зі стандартами Європейського Союзу, особливо в контексті доступності послуг та якості обслуговування споживачів.

Перспективи розвитку правового регулювання ОСЦПВ пов'язані з активним впровадженням сучасних цифрових технологій (автоматизована оцінка збитків, онлайн-врегулювання, штучний інтелект), підвищенням страхової культури населення, посиленням превентивної функції через систему бонус-малус та розширенням видів ризиків, що покриваються полісом. Подальше вдосконалення цього інституту сприятиме не лише захисту прав потерпілих, але й загальному підвищенню безпеки на дорогах України.

Отримані в курсовій роботі результати можуть бути використані для підготовки наукових публікацій, удосконалення навчальних матеріалів з цивільного та страхового права, а також у практичній діяльності страхових компаній, адвокатів і державних органів, що регулюють сферу ОСЦПВ. Дослідження підтверджує високу соціальну та економічну значущість обов'язкового автострахування в сучасній Україні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Безкровна А. Страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів: сучасні тенденції та законодавчі зміни // Науковий вісник Чернівецького національного університету. 2024. Вип. 10328. С. 1–12.
2. Вергелюк Ю., Ганцяк М., Болдова А. Доступність ОСЦПВ в Україні в контексті адаптації до стандартів ЄС // Acta Academiae Beregsasiensis. Economics. 2025. № 1. С. 300–313.
3. Журавель Д., Романчукевич В. Автотранспортне страхування та його розвиток в Україні : тези доп. // VIII Міжнародна студентська наукова конференція «Пріоритетні напрямки та вектори розвитку світової науки». Суми, 2025. С. 41–43.
4. Конституція України : Закон України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. Ст. 141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 19.04.2026).
5. Костогриз В. Г. Тенденції розвитку ринку автотранспортного страхування в Україні // ResearchGate. 2026. URL: https://www.researchgate.net/publication/401510657_TENDENCII_ROZVITKU_RINKU_AVTOTRANSPORTNOGO_STRAHUVANNA_V_UKRAINI (дата звернення: 19.04.2026).
6. Костогриз В. Г., Гаряга Л. О. Автотранспортне страхування в Україні в період дії воєнного стану // Інвестиції: практика та досвід. 2025. № 3.
7. Кривошлик Т. Д., Лут О. Л. Цифрова трансформація автомобільного страхування в Україні: тенденції та виклики : тези // VII Міжнародна науково-практична інтернет-конференція «Новітні тренди розвитку страхового ринку». Київ, 2025. С. 131–134.

8. Ліга страхових організацій України. Статистика транспортного страхування [Електронний ресурс]. URL: <http://uainsur.com/stats/transport> (дата звернення: 19.04.2026).

9. Лучик О. П. Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів: правові аспекти // Науковий вісник Чернівецького національного університету. 2023. URL: <https://archer.chnu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/9443/Лучик%20О.pdf> (дата звернення: 19.04.2026).

10. Мельник Т. А. Правове регулювання страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів // Центральноукраїнський науковий вісник. Економічні науки. 2023. Вип. 9(42). URL: [https://economics.kntu.kr.ua/pdf/9\(42\)/25.pdf](https://economics.kntu.kr.ua/pdf/9(42)/25.pdf) (дата звернення: 19.04.2026).

11. Мирончук Ю. Розвиток ринку страхування відповідальності в Україні // Економіка і суспільство. 2025. Вип. 6370. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/6370> (дата звернення: 19.04.2026).

12. Мирончук Ю. Розвиток ринку страхування відповідальності // Економіка і суспільство. 2025. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/download/6370/6313> (дата звернення: 19.04.2026).

13. Моторне (транспортне) страхове бюро України. Законодавство [Електронний ресурс]. URL: <https://mtsbu.ua/about/legislation> (дата звернення: 19.04.2026).

14. Національний банк України. Огляд страхового ринку України: основні показники [Електронний ресурс]. URL: <https://bank.gov.ua/ua/statistic/insurance> (дата звернення: 19.04.2026).

15.Нікольчук Ю. М. Сучасні аспекти розвитку страхового ринку України в умовах цифровізації // Transformations. 2025. № 183. URL: <https://transformations.in.ua/index.php/journal/article/view/183> (дата звернення: 19.04.2026).

16.Огляд судової практики «Дорожньо-транспортні пригоди» (2023–2025) / Українська національна асоціація адвокатів. URL: [https://unba.org.ua/assets/uploads/publications/ДТП_огляд_судової_практики_09052023_\(1\).pdf](https://unba.org.ua/assets/uploads/publications/ДТП_огляд_судової_практики_09052023_(1).pdf) (дата звернення: 19.04.2026).

17.Остапенко Л. О. Щодо правових наслідків страхування цивільно-правової відповідальності // Academy Vision. 2026. URL: <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/2616> (дата звернення: 19.04.2026).

18.Постанова Великої Палати Верховного Суду від 04.07.2018 у справі № 755/18006/15-ц // Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/75296543> (дата звернення: 19.04.2026).

19.Постанова Касаційного цивільного суду Верховного Суду від 10.09.2024 // Верховний Суд. URL: <https://supreme.court.gov.ua/supreme/presentation/news/1664119> (дата звернення: 19.04.2026).

20.Постанова Касаційного цивільного суду Верховного Суду від 13.03.2024 у справі № 569/4753/23 // Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review> (дата звернення: 19.04.2026).

21.Постанова Касаційного цивільного суду Верховного Суду від 17.08.2022 у справі № 752/11128/18 // Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://iplex.com.ua/doc.php?regnum=105852638> (дата звернення: 19.04.2026).

22.Про дорожній рух : Закон України від 30.06.2023 № 3353-IX // Відомості Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-20#Text> (дата звернення: 19.04.2026).

23.Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 21.05.2024 № 3720-IX // Відомості Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3720-20#Text> (дата звернення: 19.04.2026).

24.Про страхування : Закон України від 18.11.2021 № 1909-IX // Відомості Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1909-20#Text> (дата звернення: 19.04.2026).

25.Соколова А. М. Розвиток фінансового та реального секторів як ключовий фактор стабілізації страхового ринку України. Полтава : ПУЕТ, 2024. URL: <http://dspace.puet.edu.ua/bitstream/123456789/13876/1/Соколова%20А.%20М..pdf> (дата звернення: 19.04.2026).

26.Урбанович В. А. Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів в умовах інтенсивної автомобілізації // Економіка і суспільство. 2024. URL: https://economyandsociety.in.ua/journals/16_ukr/104.pdf (дата звернення: 19.04.2026).

27.Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. 2003. №№ 40–44. Ст. 356. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 19.04.2026).

28.Чуницька І. І., Ясентюк А. С. Електронний поліс ОСЦПВ як сучасний вид страхового захисту // Наукові записки Національного університету «Острозька академія». 2021.