DOI: 10.58423/2786-6742/2025-10-300-313
УДК 368.026.3 + 339.923

Юлія ВЕРГЕЛЮК
кандидат економічних наук,
доцент, доцент кафедри фінансових ринків та технологій,
Державний податковий університет,
м. Ірпінь, Україна
ORCID ID: 0000-0003-1773-6631
Scopus Author ID: 57210927925
e-mail: strchk81@gmail.com
(Corresponding author)

Михайло ГАНЦЯК
PhD, в.о. начальника відділу фінансової політики,
Державний науково-дослідний інститут інформатизації та моделювання економіки,
м. Київ, Україна
ORCID ID: 0000-0002-6136-3193

Антоніна БОЛДОВА
к.пед.н, доцент, доцент кафедри фінансових ринків та технологій,
Державний податковий університет,
м. Ірпінь, Україна
ORCID ID: 0000-0001-5116-963X
Scopus Author ID: 57209568078

ДОСТУПНІСТЬ ОСЦПВ В УКРАЇНІ В КОНТЕКСТІ АДАПТАЦІЇ ДО СТАНДАРТІВ ЄС

Анотація. *Стаття присвячена аналізу доступності обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦПВ) в Україні в контексті адаптації регуляторних вимог до стандартів Європейського Союзу, що є актуальним завданням у процесі євроінтеграційних реформ. ОСЦПВ відіграє ключову роль у забезпеченні соціального захисту та безпеки на дорогах, базуючись на принципах страхування, зокрема доступності, які передбачають економічно обґрунтовану вартість полісів для всіх власників транспортних засобів. Проте останні зміни в регуляторному законодавстві, спрямовані на гармонізацію з європейськими нормами, призвели до значного підвищення цін на страхові послуги, викликавши суспільний резонанс та дискусії щодо їх доцільності. Це зростання вартості потенційно обмежує доступність страхування для значної частини населення, що суперечить соціальним цілям та балансу між якістю й доступністю, закріпленим у європейських стандартах. Дослідження наголошує на недостатній увазі до впливу регуляторних змін на доступність ОСЦПВ, що ускладнює оцінку їхнього впливу на економічну поведінку власників транспортних засобів та ефективність страхової системи. Аналіз базується на огляді наукових праць українських та європейських дослідників, які висвітлюють принципи та особливості страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів. Особливу увагу приділено ролі франшизи як інструменту зниження*

This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons CC BY-NC 4.0

вартості полісів, яка в багатьох країнах ЄС залишається ефективним механізмом диференціації страхових продуктів. Динаміка ринку ОСЦПВ в Україні демонструє складні тенденції, зокрема рефлексію через воєнні дії та зростання цін, що вплинуло на обсяги премій і кількість укладених договорів. Для подолання зазначених проблем у статті запропоновано нові підходи до оцінки доступності страхових послуг, зокрема через розробку показників страхового тиску на середньомісячну та мінімальну заробітну плату, а також індексу доступності страхування з урахуванням середнього віку автомобілів. Ці показники дозволяють виявити фінансове навантаження на населення та врахувати соціально-економічні фактори, такі як старіння автопарку. Аналіз підкреслює, що реформи, хоча й спрямовані на підвищення лімітів відшкодування, можуть деформувати соціальну природу страхування, відсуваючи на другий план потреби страхувальників. Висновки дослідження акцентують на необхідності вдосконалення політики ціноутворення в напрямі зменшення вартості страхових послуг з урахуванням інтенсивності страхового навантаження. Перспективи подальших досліджень повинні фокусуватись на практичному застосуванні запропонованих показників на базі ринків автострахування України та ЄС.

Ключові слова: *страховий ринок, страхові послуги, ОСЦПВ, франшиза, автомобільне страхування, євроінтеграція.*

JEL Classification: G22, G28, I38, F15, D12

Absztrakt. *A tanulmány az ukrajnai kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás (KGFB) hozzáférhetőségének elemzésére irányul az Európai Unió szabványaihoz igazodó szabályozási* *követelmények adaptációjának kontextusában, amely az európai integrációs reformok folyamatában* *időszerű feladat. A KGFB kulcsszerepet játszik a társadalmi védelem és a közúti biztonság* *biztosításában, a biztosítás alapelveire, különösen a hozzáférhetőségre építve, amely minden* *gépjármű-tulajdonos számára gazdaságilag megalapozott díjszabást feltételez. Azonban a legutóbbi* *szabályozási változások, amelyek célja az európai normákkal való harmonizáció, a biztosítási* *szolgáltatások árának jelentős emelkedéséhez vezettek, társadalmi visszhangot és vitákat kiváltva azok* *célszerűségéről. Ez a díjnövekedés potenciálisan korlátozza a biztosítás hozzáférhetőségét a lakosság* *jelentős része számára, ami ellentmond a társadalmi céloknak és az európai standardokban rögzített* *minőség és hozzáférhetőség közötti egyensúlynak.*

A kutatás rámutat arra, hogy a szabályozási változások hozzáférhetőségre gyakorolt hatására *nem fordítanak kellő figyelmet, ami megnehezíti azok hatásának értékelését a gépjármű-tulajdonosok* *gazdasági magatartására és a biztosítási rendszer hatékonyságára. Az elemzés ukrán és európai* *kutatók tudományos munkáinak áttekintésén alapul, amelyek a gépjármű-felelősségbiztosítás* *alapelveit és sajátosságait világítják meg. Különös figyelem irányul az önrész szerepére, mint a díjak* *csökkentésének eszközére, amely számos EU-országban a biztosítási termékek differenciálásának* *hatékony mechanizmusa marad.*

Az ukrán KGFB-piac dinamikája összetett tendenciákat mutat, különösen a háborús *körülmények és az árnövekedés hatását nézve, amelyek befolyásolták a díjbevételek volumenét és a* *megkötött szerződések számát. A problémák megoldására a tanulmány új megközelítéseket javasol a* *biztosítási szolgáltatások hozzáférhetőségének értékelésére, többek között a biztosítási nyomás* *mérőszámainak kidolgozásával az átlagos és a minimálbérhez viszonyítva, valamint a biztosítási* *hozzáférhetőségi index bevezetésével az autók átlagéletkorának figyelembevételével. E mutatók* *lehetővé teszik a lakosság pénzügyi terheinek feltárását, valamint olyan társadalmi-gazdasági* *tényezők figyelembevételét, mint a járműpark elöregedése.*

Az elemzés hangsúlyozza, hogy a reformok, bár céljuk a kártérítési limitek emelése, torzíthatják *a biztosítás társadalmi természetét, háttérbe szorítva a szerződők igényeit. A kutatás következtetései* *kiemelik az árképzési politika javításának szükségességét a biztosítási szolgáltatások költségeinek* *csökkentése érdekében, figyelembe véve a biztosítási terhek intenzitását. A további kutatások*

perspektíváknak a javasolt mutatók gyakorlati alkalmazására kell összpontosítaniuk az ukrán és az európai gépjármű-biztosítási piacok alapján.

Kulcsszavak: *biztosítási piac, biztosítási szolgáltatások, KGFB, önrész, gépjármű-biztosítás, európai integráció.*

Abstract*. The article is devoted to analyzing the accessibility of compulsory motor third-party liability insurance (MTPL) in Ukraine in the context of adapting regulatory requirements to the standards of the European Union, which is a relevant task within the framework of European integration reforms. MTPL plays a key role in ensuring social protection and road safety, based on insurance principles, particularly accessibility, which implies an economically justified cost of policies for all vehicle owners. However, recent changes in regulatory legislation aimed at harmonizing with European norms have led to a significant increase in insurance service prices, causing public outcry and discussions about their appropriateness. This price growth potentially limits the accessibility of insurance for a large part of the population, contradicting the social goals and the balance between quality and affordability enshrined in European standards. The study emphasizes the insufficient attention paid to the impact of regulatory changes on MTPL accessibility, which complicates the assessment of their effect on the economic behavior of vehicle owners and the effectiveness of the insurance system. The analysis is based on a review of academic works by Ukrainian and European researchers, which highlight the principles and features of motor liability insurance. Special attention is given to the role of the deductible as a tool for reducing policy costs, which remains an effective mechanism for differentiating insurance products in many EU countries. The dynamics of the MTPL market in Ukraine demonstrate complex trends, including the impact of wartime conditions and rising prices, which have affected premium volumes and the number of concluded contracts. To address the outlined challenges, the article proposes new approaches to assessing the accessibility of insurance services, in particular by developing indicators of insurance burden relative to the average and minimum monthly wages, as well as an insurance affordability index that accounts for the average age of vehicles. These indicators allow for identifying the financial strain on the population and for considering socio-economic factors such as the aging vehicle fleet. The analysis underscores that although the reforms aim to increase compensation limits, they may distort the social nature of insurance, shifting the focus away from the needs of policyholders. The conclusions of the study emphasize the need to improve pricing policy toward reducing the cost of insurance services while considering the intensity of the insurance burden. Future research should focus on the practical application of the proposed indicators based on the motor insurance markets of Ukraine and the EU.*

Keywords*: insurance market, insurance services, MTPL, deductible, motor insurance, European integration.*

Постановка проблеми. Обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦПВ) є ключовим елементом страхової системи України, що виконує важливу соціальну та превентивну роль в економіці. ОСЦПВ, як обов’язковий вид страхування, базується на загальних принципах страхування, серед яких особливе значення має принцип доступності. Цей принцип передбачає можливість для всіх власників транспортних засобів отримати страховий захист за економічно обґрунтованою вартістю, що сприяє фінансовій стабільності та безпеці на дорогах. В умовах адаптації України до стандартів Європейського Союзу реформування системи ОСЦПВ набуло особливої актуальності. Останні регуляторні зміни, спрямовані на гармонізацію українського страхового

законодавства з європейськими нормами, спричинили значне зростання вартості страхових полісів. Це зумовило значний суспільний відгук і стало предметом інтенсивних дискусій щодо обґрунтованості та своєчасності впроваджених змін. Зростання цін на поліси ОСЦПВ може обмежувати доступність страхування для значної частини населення, що суперечить як соціальним цілям страхування, так і європейським стандартам, які передбачають баланс між доступністю та якістю страхових послуг. Незважаючи на важливість реформ, недостатня увага приділяється аналізу впливу регуляторних змін на доступність ОСЦПВ. Відсутність чітких методологічних підходів до оцінки доступності страхових полісів ускладнює розуміння їхнього впливу на економічну поведінку власників транспортних засобів та ефективність страхової системи загалом. У цьому контексті виникає потреба в глибшому дослідженні підходів до визначення доступності вартості полісів ОСЦПВ, що дозволить оцінити їх відповідність принципам страхування та європейським стандартам, а також розробити рекомендації для забезпечення справедливої цінової політики на ринку ОСЦПВ. Таким чином, актуальність дослідження зумовлена необхідністю вдосконалення системи ОСЦПВ в Україні шляхом забезпечення її доступності в умовах євроінтеграційних процесів, а також пошуку оптимального балансу між вартістю страхових послуг і їхньою соціально-економічною ефективністю.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Чільне місце в наукових дослідженнях посідає вивчення параметрів розвитку страхового ринку в розрізі видів страхування та відповідних сегментів, на яких надаються такі послуги. З огляду на динамічні зміни підходів до регулювання системи обов’язкового страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів та провідну роль цього виду страхування на ринку України, багато його аспектів було предметом дослідження вітчизняних науковців. Питання доступності страхових послуг розглядається у працях дослідників у контексті механізмів реалізації принципів страхової діяльності. Так, вивчаючи особливості аграрного страхування, О. Віленчук [1] виокремлює методологічне підґрунтя розвитку страхових відносин, у якому принципи відіграють ключову роль. О. Прокопчук [2] серед основних принципів наголошує на реальності, повноті та доступності страхового захисту, що підкреслює вагомість цього аспекту. Водночас дотримання принципу доступності перебуває у тісному взаємозв’язку з фінансовою стійкістю страховиків, що вимагає дотримання ними низки безпекових нормативів. Проте фінансовий стан страхових компаній значно диференційований залежно від країни. На це звертають увагу А. Крушинська та Т. Самарічева [8], які відзначають неготовність окремих країн ЄС до впровадження вимог директиви Solvency II. Досліджуючи ринок страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів, Н. Голіадзе [9] обґрунтовує його важливе суспільне значення, наголошуючи, що відповідні види страхування сприймаються домогосподарствами як додатковий обов’язковий фінансовий тягар. Цінними для даного дослідження є також праці зарубіжних авторів, які акцентують увагу на проблемі інклюзивності страхових послуг у

країнах із середнім та низьким рівнем доходів. Це, зокрема, відзначається у аналітичних матеріалах Світового банку [10]. Водночас М. Кавінський та Т. Шумліч [11] підкреслюють складність реалізації принципів автострахування на польському ринку, де їх застосування має інколи випадковий, ніж цілеспрямований характер.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. З огляду на суттєве зростання вартості ОСЦПВ в Україні внаслідок зміни регуляторних підходів, впроваджених в ході адаптації страхового ринку до стандартів Європейського Союзу, питання доступності страхових послуг та методики її оцінки набули особливої актуальності.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є окреслення необхідності врахування фінансової доступності послуг з ОСПЦВ через зміну регуляторних підходів та цінової політики.

Виклад основного матеріалу дослідження. Страхування, як ключовий економічний інститут, виконує широкий діапазон функцій та відіграє важливу роль у забезпеченні соціального захисту громадян. Особливо актуальною є ця теза для обов'язкових видів страхування. Зокрема, обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦПВ) в Україні є інструментом, що поєднує превентивну та соціальну складові, сприяючи фінансовій стабільності та безпеці на дорогах. Однак, доступність страхових послуг, яка залежить від низки економічних, регуляторних і ринкових чинників, часто залишається поза увагою, що негативно відображається на реалізації соціальної функції страхування. В умовах ринкової економіки страховий ринок функціонує за законами попиту і пропозиції, де вартість полісів ОСЦПВ формується під впливом конкуренції, регуляторних вимог, стану економіки та фінансових пріоритетів власників страхового бізнесу.

Формування єдиної системи страхових відносин базується на певних принципах, які визначають фінансово-економічні та організаційно-правові засади функціонування учасників страхового ринку. Дотримання основних принципів страхування дозволяє збалансувати майнові інтереси учасників страхового процесу. Їх слід визначати як єдину систему цінностей страховиків, страхувальників та інших суб'єктів ринку. Принципи страхування, беззаперечно, є методологічним підґрунтям для функціонування та розвитку страхових відносин в будь-якій сфері [1].

Погляди дослідників щодо системи принципів страхування суттєво відрізняються. Водночас значна їх частина акцентує увагу на питанні фінансової доступності страхових послуг. Зокрема, О. Прокопчук пропонує виокремлювати основні та додаткові принципи страхового захисту. До основних дослідниця відносить: страховий інтерес; страховий ризик; суброгація; максимальна сумлінність; страхове відшкодування; формування страхових резервів; контрибуція; реальність, повнота і доступність страхового захисту [2].

Слід підкреслити, що дотримання основних принципів створює передумови для реалізації додаткових, зокрема принципу диверсифікації страхових послуг, що безпосередньо впливає на їх фінансову доступність.

Дотримання принципу доступності особливо актуально для ринку ОСПЦВ, на який покладено виконання важливих соціальних функцій. Зважаючи на підвищену небезпеку руху на дорогах України та високий рівень аварійності, важко заперечити значення соціальної складової автомобільного страхування [3].

Виокремлення цих принципів зумовлене суб'єктністю страхових відносин, де інтереси сторін мають різну спрямованість. Страхові компанії прагнуть до розширення страхового поля для збільшення клієнтської бази та нарощення прибутковості, тоді як для страхувальників ключовими є аспекти, пов'язані з повнотою та своєчасністю страхового покриття.

В Україні ОСЦПВ належить до обов'язкових видів страхування, а страхувальники – це фізичні особи, цивільно-правова відповідальність яких підлягає страхуванню. Відповідно до українського законодавства, власник транспортного засобу має вільне право на вибір страхувальника, що надає послуги ОСЦПВ. Розмір страхової премії страховики визначають самостійно, але на підставі методики розрахунку страхового тарифу з урахуванням дотримання вимог чинного законодавства та платоспроможності. З набуттям чинності Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, застосування франшизи заборонено [4].

Франшиза в системі обов'язкового страхування виступає ефективним інструментом для зниження та диференціації вартості страхових послуг. Застосування франшизи, яка визначає частину збитків, що покривається страхувальником самостійно, дозволяє страховикам зменшувати розмір страхової премії шляхом скорочення власних фінансових зобов'язань. Це сприяє підвищенню економічної доступності страхування для різних груп населення. Водночас використання франшиз різного типу (нульової, умовної чи безумовної) та розміру забезпечує диференціацію страхових продуктів, що дає змогу адаптувати їх до індивідуальних потреб і платоспроможності страхувальників. Таким чином, франшиза відіграє ключову роль у формуванні гнучкої цінової політики, сприяючи балансу між ринковою ефективністю та соціальною спрямованістю страхових послуг. У контексті забезпечення дотримання основоположних принципів страхування, де часто франшизу та її використання вносять до переліку принципів, є неодмінним інструментом реалізації інших важливих принципів.

Зміна законодавства України щодо скасування франшизи в ОСЦПВ з 1 січня 2025 року, відповідно до Закону № 3720-IX, анонсувалася як крок до гармонізації зі стандартами ЄС, спрямований на забезпечення повного відшкодування збитків потерпілим. Проте в багатьох країнах ЄС, таких як

Німеччина, Франція чи Іспанія, франшиза залишається поширеним інструментом для зниження вартості страхових полісів, що свідчить про неоднорідність підходів до регулювання ОСЦПВ у межах Європейського Союзу. Аналіз використання франшизи в автомобільному страхування в країнах ЄС регулюється Директивою 2009/103/ЄС, яка встановлює мінімальні вимоги до страхового покриття, але не містить прямих положень щодо обов'язкового чи необов'язкового застосування франшизи [5]. Це дозволяє країнам-членам ЄС самостійно визначати деталі регулювання, включаючи можливість використання франшизи.

В цілому, попри складну економічну та геополітичну ситуацію в Україні, страховий ринок в аналізованому періоді ілюстрував задовільну динаміку. Очевидно, що у 2022 році, який знаменувався початком повномасштабного вторгнення та усіма негативними наслідками, загальні показники, що характеризують страховий ринок, продемонстрували рефлексію, зокрема: валові страхові премії, чисті страхові премії, обсяг страхових резервів, кількість укладених договорів, прибуток страховиків, тощо.

Важлива роль в підтримці розвитку страхового ринку України належала обов'язковим видам страхування, що незважаючи на складнощі, користувались попитом серед суб'єктів економіки. ОСЦПВ займало близько 20% в портфелях українських страхових компаній, що свідчило про нееластичність попиту на даний вид послуг. Чисті страхові премії за полісами ОСЦПВ знизились у 2022 році та поступово збільшились у 2023 році (рис. 1).

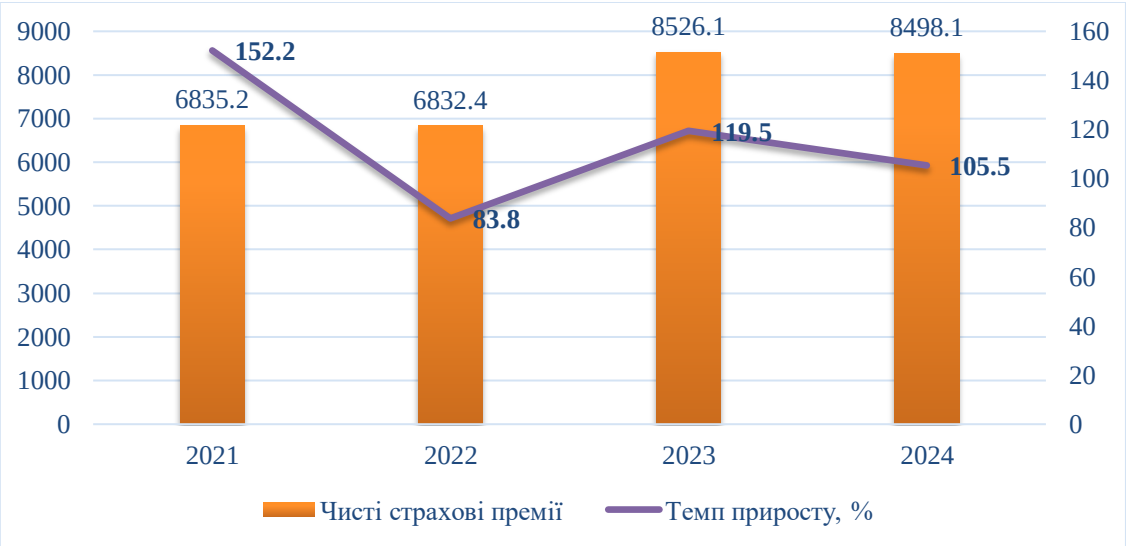

Рис. 1. Динаміка показників чистих страхових премій за ОСЦПВ в Україні у 2021-2024 рр.

Джерело: побудовано авторами за [6]

Досить показовим було зменшення обсягу чистих страхових премій за ОСЦПВ у 2024 році, коли вартість полісів ОСЦПВ почала зростати під впливом

нових регуляторних вимог. Підтверджує ці думки й кількість укладених договорів за ОСПЦВ за даними МТСБУ в січні-червні 2024 року, коли було укладено 3668773 договори, що розпочали дію, а в аналогічному періоді 2025 року кількість таких договорів склала 3432052, що на 6,45% менше [7]. Можна припустити, що незважаючи на обов'язковість даного виду страхування, власники та користувачі автотранспортних засобів ігнорували обов'язок страхувати свою відповідальність. Очевидно, що причиною цього стало суттєве зростання вартості полісів в Україні. Це посилило фінансовий тиск на наявних та потенційних користувачів страхових послуг. Мета змін до регулювання ринку ОСЦПВ в Україні трактується як поетапний перехід до європейських стандартів щодо розміру страхових сум відшкодування за договорами, що має відбутися у три етапи, кожен з яких поступово підвищить ліміти відшкодування. Зазначені зміни не могли не відобразитись на системі ціноутворення та, відповідно, знижені доступності полісів ОСЦПВ. У таблиці (табл. 1) наведено перелік аспектів ціноутворення ОСЦПВ в Україні на тлі досвіду країн ЄС.

До 1 січня 2025 року в Україні франшиза обмежувалася 2% від страхової суми, а ціни регулювалися державними коефіцієнтами Національного банку України, що частково впливало на доступність полісів. З набранням чинності Закону № 3720-IX франшизу скасовано, запроваджено вільне ціноутворення на основі індивідуальних методик страховиків, що, хоча й підвищує соціальну спрямованість через повне відшкодування, може призвести до зростання вартості полісів. У країнах ЄС регулювання є більш гнучким: франшиза варіюється від 0% до 15% залежно від національного законодавства, а баланс між доступністю та соціальною функцією досягається завдяки змішаному підходу, що потребує детальнішого вивчення для вдосконалення української практики.

Таблиця 1.

Цінові аспекти регуляторних новацій на ринку ОСЦПВ України на тлі досвіду країн ЄС*

Аспект	Україна (до 01.01.2025)	Україна (з 01.01.2025)	Країни ЄС (залежно від країни)
Використання франшизи	Дозволено, до 2% від страхової суми (безумовна)	Заборонено (Закон № 3720-IX)	Дозволено (умовно/безумовно, 0-15%)
Регулювання ціни	Державне (коефіцієнти НБУ)	Вільне (методика страховика)	Змішане (національні регулятори)
Доступність полісів	Обмежена через фіксовані тарифи	Може зрости через повне покриття	Залежить від розміру франшизи
Соціальна спрямованість	Частково через франшизу	Підвищена через повне відшкодування	Баланс через гнучкі тарифи

**Джерело: побудовано авторами*

Українські науковці звертають увагу на проблематику готовності до впровадження та адаптації регуляторних вимог ЄС. Питання фінансової стабільності страхових компаній в Україні стоїть дуже гостро, проте вимоги директиви Solvency II значно перевищують стандарти, що діють в Україні. Наприклад, Нідерланди, Велика Британія та країни Скандинавії виявилися краще підготовленими до впровадження цих норм. Водночас такі країни, як Греція та Португалія, продемонстрували нижчий рівень відповідності цим вимогам [8]. Страхові тарифи повинні враховувати інтереси страховиків, при цьому не ігнорувати економічний стан суспільства [9].

Ринки фінансових послуг в усьому світі концептуалізуються в напрямку підвищення рівня доступності фінансових послуг. Особливо це питання актуальне для країн із середнім та низьким рівнем доходів, на що звертають увагу фахівці Світового банку [10]. У цьому контексті регуляторні зміни, що спричиняють підвищення страхових тарифів, обмежують доступ до фінансових послуг вразливих верств населення, а зростання частки витрат фізичних осіб на купівлю полісів ОСЦПВ чинить надмірний фінансовий тиск. Мета страхування полягає у задоволенні індивідуальних потреб в рамках реалізації принципу індемніфікації (відшкодування), який науковці вважають основою страхування незважаючи на наявну суперечність між економічною ефективністю та правовою справедливістю [11]. Задоволення індивідуальних, потреб особливо в умовах війни, набуває нових рис актуальності, а зниження рівня доступності полісів ОСЦПВ суперечить зазначеному, адже фінансові можливості користувачів страхових послуг не враховуються.

Враховуючи зазначене, актуалізується потреба у вдосконаленні оцінки фінансової спроможності населення щодо страхування, насамперед у сегменті ОСЦПВ. Для цього пропонується використовувати наступні показники, що наведені на рисунку (рис. 2).

Рис. 2. Показники фінансової спроможності населення щодо купівлі страхових послуг

Джерело: побудовано авторами

Розрахунок показників страхового навантаження на середньомісячну та мінімальну заробітну плату здійснюється за допомогою наступної формули:

$$S = \left(\frac{P}{Z}\right) \times 100\%, \quad (1)$$

P – середня вартість поліса ОСЦПВ,

Z – середньомісячна заробітна плата,

S – коефіцієнт страхового тиску на заробітну плату (частка вартості поліса від середньої зарплати, %).

Цей показник відображає, яку частину своєї заробітної плати фізична особа спрямовує на придбання поліса ОСЦПВ. Оскільки значна кількість українців отримує мінімальну заробітну плату, розрахунок слід проводити з урахуванням її рівня (коефіцієнт страхового навантаження на мінімальну заробітну плату).

Прийнятним значенням показника становить 5-7%. Такий обсяг витрат на небазові послуги не створює значного фінансового навантаження на домогосподарства. Водночас, верхня межа у 10% вважається критичною, оскільки вона може обмежувати доступність страхування, суперечачи його соціальній функції та принципам фінансової інклюзивності.

Дані Інституту дослідження авторинку демонструють стрімке старіння автомобільного парку в Україні. В цьому ракурсі середній вік автомобілів, що перебувають у власності громадян слід вважати важливим соціально-економічним показником. Згідно з наявними статистичними даними станом на кінець 2024 року він перевищує 15 років та демонструє перманенте зростання [12].

Відповідно, доцільно включити до розрахунку показника страхового навантаження також середній вік автомобілів. Цей показник отримує нове значення і називається «індекс доступності страхування ОСЦПВ». Формула для його обчислення виглядає наступним чином:

$$I_d = \left(\frac{P}{Z}\right) \cdot \left(1 + \frac{A}{100}\right) \cdot 100\%, \quad (2)$$

де:

I_d – індекс доступності;

P – середня вартість поліса ОСЦПВ;

Z – середньомісячна заробітна плата;

A – середній вік автомобіля (у роках).

Допустимим вважаємо діапазон індексу доступності 6-8,4%, критична межа – 12%.

Реформи, спрямовані на адаптацію системи ОСЦПВ до стандартів Європейського Союзу, призвели до зростання вартості страхових полісів, що викликало занепокоєння щодо їх доступності для широких верств населення. Своєчасність змін до регуляторного законодавства слід визначати враховуючи

форс-мажорні обставини, коли макроекономічне становище в країні і так зазнає потрясінь. Під тиском зростаючого боргового навантаження погіршується стан боргової безпеки країни, що безпосередньо зменшує вільні доходи населення, обмежуючи можливості для придбання страхових полісів. Фінансова вразливість домогосподарств зростає змушуючи ігнорувати задоволення непершочергових потреб [13].

Надмірне зростання цін може призвести до деформації соціальної природи страхування, коли пріоритетними стають інтереси страхових компаній, а потреби страхувальників відходять на другий план. Це суперечить принципам страхування, які передбачають баланс між економічною ефективністю та соціальною спрямованістю.

У цьому зв'язку необхідним є аналіз доступності ОСЦПВ в Україні в контексті євроінтеграційних процесів. Виникає потреба у розробці підходів до оцінки вартості страхових полісів, які б враховували як ринкові реалії, так і соціальну роль страхування, що сприятиме уникненню нівелювання інтересів страхувальників і формуванню справедливої та збалансованої системи ОСЦПВ, відповідної європейським стандартам.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Реформування системи ОСЦПВ, спрямоване на гармонізацію з європейськими нормами, призвело до значного зростання вартості страхових полісів, що негативно впливає на їх доступність для широких верств населення. Скасування франшизи за ОСЦПВ, з одного боку сприяло повному відшкодуванню збитків потерпілим, проте підвищило фінансове навантаження на страхувальників, через суттєве зростання цін на поліси.

Посилення фінансового навантаження на потенційних та наявних користувачів страхових послуг стало важливою проблемою особливо в умовах воєнного стану та економічної кризи в Україні. До того ж, зазначене суперечить соціальній природі страхування, яка передбачає баланс між економічною ефективністю та захистом інтересів громадян, а також створює ризик деформації ринкових відносин на користь страхових компаній. Дослідження підкреслює, що динаміка ринку ОСЦПВ в Україні демонструє складні тенденції, зокрема зниження обсягу чистих страхових премій у 2022 році через початок повномасштабного вторгнення та подальше їх зростання у 2023 році.

Під впливом нових регуляторних вимог та суттєвим зростанням вартості ОСЦПВ, 2024 рік відзначився зменшенням розміру чистих страхових премій. Також зменшилась кількість укладених договорів у 2025 році (на 6,45% порівняно з 2024 роком) свідчить про ігнорування обов'язкового страхування через низьку фінансову спроможність фізичних осіб.

Для оцінки рівня доступності послуг та своєчасності посилення регуляторних вимог запропоновано врахування розроблених показників, зокрема – страхового тиску на середньомісячну та мінімальну заробітну плату, а також індекс доступності страхування з урахуванням середнього віку автомобілів. Їх обрахунок дозволяє виявити цінові диспропорції та врахувати в подальшому

фінансовий стан населення під час розробки та реалізації політики державного регулювання страхового ринку.

Подальші наукові дослідження будуть спрямовані на оцінку фінансової доступності страхових послуг ОСЦПВ в Україні та Європейському Союзі з використанням запропонованих у статті індикаторів.

Список використаних джерел

1. Віленчук О. Принципи страхування як методологічне підґрунтя для функціонування та розвитку страхових відносин в аграрній сфері. *Вісник Тернопільського національного економічного університету.* 2017. №4. С. 38-49. URL: http://ir.polissiauniver.edu.ua/bitstream/123456789/11673/1/VTNEU_2017_4_%2038-49.pdf (дата звернення: 02.07.2025).
2. Прокопчук О. Т. Страхові принципи як методологічна база формування страхових відносин в аграрному секторі економіки. *Збірник наукових праць Уманського національного університету садівництва. Економічні науки.* 2020. № 97. С. 22-35. DOI: https://doi.org/10.31395/2415-8240-2020-97-2-22-35
3. Вергелюк Ю. Ю. Теоретичні засади функціонування ринку автомобільного страхування в Україні. *Міжнародний науковий журнал "Інтернаука". Серія: "Економічні науки"*. 2018. №10. DOI: https://doi.org/10.25313/2520-2294-2018-10-4234
4. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 21.05.2024 №2720-IX. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3720-20#Text (дата звернення: 02.07.2025).
5. Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of the Council of 16 September 2009 on insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability. EUR-Lex. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2009/103/oj/eng (дата звернення: 02.07.2025).
6. Показники діяльності страховиків. НБУ. URL: https://bank.gov.ua/ua/statistic/supervision-statist (дата звернення: 02.07.2025).
7. Статистика. МТСБУ. URL: https://mtsbu.ua/about/statistics (дата звернення: 02.07.2025).
8. Крушинська А.В., Самарічева Т.А. Надійність страховиків в умовах впровадження європейських стандартів управління фінансовими ризиками в Україні. *Наукові інновації та передові технології.* 2023. № 6(20). С.335-344. DOI: https://doi.org/10.52058/2786-5274-2023-6(20)-335-344
9. Goliadze N. International Practice Related to Compulsory MTPL Insurance. *Caucasus Journal of Social Sciences*. 2019. №12(1). DOI: https://doi.org/10.62343/cjss.2019.181
10. Global Financial Development Report 2019 / 2020: Bank Regulation and Supervision a Decade after the Global Financial Crisis. World Bank Group. 2020. URL: https://documents1.worldbank.org/curated/en/513831574784180010/pdf/Global-Financial-Development-Report-2019-2020-Bank-Regulation-and-Supervision-a-Decade-after-the-Global-Financial-Crisis.pdf (дата звернення: 02.07.2025).
11. Kawiński M., Szumlicz T. Insurance Under- and Over-performance: The Case of Comprehensive Car Insurance in Poland. *Contemporary Economics*. 2023. №17(4). P. 443-455. DOI: https://www.doi.org/10.5709/ce.1897-9254.521
12. Зміна середнього віку легкових автомобілів в Україні: грудень 2023 vs грудень 2024. Інститут досліджень авторинку. URL: https://eauto.org.ua/news/705-zmina-serednogo-viku-legkovih-avtomobiliv-v-ukrajini-gruden-2023-vs-gruden-2024 (дата звернення: 01.07.2025).
13. Ганцяк М. Боргова безпека України в умовах воєнного стану. *Фінанси, економіка, право vs війна* : Міжнародний конгрес. Ірпінь: Державний податковий університет, 2022. С. 402-405. URL: https://www.researchgate.net/profile/Mykhailo-Hantsiak/publication/365186035_Miznarodnij_kongres_Finansi_ekonomika_pravo_vs_vijna/links

/6369433c431b1f53007a8a9f/Miznarodnij-kongres-Finansi-ekonomika-pravo-vs-vijna.pdf#page=403 (дата звернення: 02.07.2025).

References

1. Vilenchuk, O. (2017). Pryntsypy strakhuvannia yak metodolohichne pidgruntia dlia funktsionuvannia ta rozvytku strakhovykh vidnosyn v ahrarnii sferi [Principles of insurance as a methodological basis for the functioning and development of insurance relations in the agricultural sector]. *Visnyk Ternopilskoho natsionalnoho ekonomichnoho universytetu – The Herald of Ternopil National Economic University*, 4, 38–49. URL: http://ir.polissiauniver.edu.ua/bitstream/123456789/11673/1/VTNEU_2017_4_%2038-49.pdf [in Ukrainian].
2. Prokopchuk, O. (2020). Strakhovi pryntsypy yak metodolohichna baza formuvannia strakhovykh vidnosyn v ahrarnomu sektori ekonomiky [Insurance principles as a methodological basis for the formation of insurance relations in the agrarian sector of the economy]. *Zbirnyk naukovykh prats Umanskoho natsionalnoho universytetu sadivnytstva. Ekonomichni nauky – Collection of Scientific Works of Uman National University of Horticulture. Economic Sciences*, 97, 22-35. DOI: https://doi.org/10.31395/2415-8240-2020-97-2-22-35 [in Ukrainian].
3. Verheliuk, Y. Y. (2018). Teoretychni zasady funktsionuvannia rynku avtomobilnoho strakhuvannia v Ukraini [Theoretical principles of automotive insurance market functioning in Ukraine]. *Mizhnarodnyi naukovyi zhurnal Internauka. Seriia: Ekonomichni nauky – International Scientific Journal Internauka. Series: Economic Sciences*, 10. DOI: https://doi.org/10.25313/2520-2294-2018-10-4234 [in Ukrainian]
4. About compulsory civil liability insurance for owners of land vehicles. Law of Ukraine No 2720-IX (2024). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3720-20#Text [in Ukrainian].
5. European Parliament and Council (2009). Directive 2009/103/EC on insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability. EUR-Lex. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2009/103/oj/eng
6. Indicators of insurers' activity. (2025). National Bank of Ukraine. URL: https://bank.gov.ua/ua/statistic/supervision-statist [in Ukrainian].
7. Statistics. (2025). MTIBU. URL: https://mtsbu.ua/about/statistics [in Ukrainian].
8. Krushynska, A. V., Samaricheva, T. A. (2023). Nadiinist strakhuvykiv v umovakh vprovadzhennia yevropeiskykh standartiv upravlinnia finansovymy ryzykamy v Ukraini [Reliability of insurers under implementation of European standards of financial risk management in Ukraine]. *Naukovi innovatsii ta peredovi tekhnolohii – Scientific Innovations and Advanced Technologies*, 6(20), 335-344. DOI: https://doi.org/10.52058/2786-5274-2023-6(20)-335-344 [in Ukrainian].
9. Goliadze, N. (2019). International Practice Related to Compulsory MTPL Insurance. *Caucasus Journal of Social Sciences*, 12(1).
10. Global Financial Development Report 2019 / 2020: Bank Regulation and Supervision a Decade after the Global Financial Crisis. (2020). World Bank Group. URL: https://documents1.worldbank.org/curated/en/513831574784180010/pdf/Global-Financial-Development-Report-2019-2020-Bank-Regulation-and-Supervision-a-Decade-after-the-Global-Financial-Crisis.pdf
11. Kawinski, M., Szumlicz, T. (2023). Insurance Under- and Over-performance: The Case of Comprehensive Car Insurance in Poland. *Contemporary Economics*, 17(4), 443–455. DOI: https://www.doi.org/10.5709/ce.1897-9254.521
12. Change in the average age of passenger cars in Ukraine: December 2023 vs December 2024. (2024). Institute of Car Market Research. URL: https://eauto.org.ua/news/705-zmina-serednogo-viku-legkovih-avtomobiliv-v-ukrajini-gruden-2023-vs-gruden-2024 [in Ukrainian].
13. Hantsiak M. (2022). Borhova bezpeka Ukrainy v umovakh voiennoho stanu [Debt security of Ukraine in conditions of martial law]. *Finansy, ekonomika, pravo vs viina – Finance, Economics,*

Law vs War: International Congress. Irpin: State Tax University. URL: https://www.researchgate.net/profile/Mykhailo-Hantsiak/publication/365186035_Miznarodnij_kongres_Finansi_ekonomika_pravo_vs_vijna/links/6369433c431b1f53007a8a9f/Miznarodnij-kongres-Finansi-ekonomika-pravo-vs-vijna.pdf#page=403 [in Ukrainian].

Отримано:	*12.07.2025*	*Beérkezett:*	*2025.07.12*	*Received:*	*12.07.2025*
Прийнято до друку:	*24.08.2025*	*Elfogadva:*	*2025.08.24*	*Accepted:*	*24.08.2025*
Опубліковано:	*30.09.2025*	*Megjelent:*	*2025.09.30*	*Published:*	*30.09.2025*