ЩОДО ПРАВОВИХ НАСЛІДКІВ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Остапенко Л.О. [1]

Опубліковано	Секція	УДК
10.01.2026	Право	347.764:368.25

DOI: https://doi.org/10.5281/zenodo.18212482

Анотація. У статті досліджено правові наслідки страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що є одним із найважливіших елементів системи правового регулювання дорожнього руху в Україні. Розкрито сутність цивільно-правової відповідальності як виду юридичної відповідальності, яка полягає у покладенні на правопорушника обов'язку відшкодувати завдану шкоду. Визначено правову природу та об'єкт страхування цивільно-правової відповідальності, а також охарактеризовано основні категорії, що застосовуються у сфері страхових правовідносин: «власник транспортного засобу», «забезпечений транспортний засіб», «регламентна виплата», «страховий сертифікат «Зелена картка»».

Проаналізовано норми Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», зокрема щодо обов'язковості укладення договору страхування, суб'єктного складу таких відносин, відповідальності за відсутність чинного страхового поліса, а також прав потерпілих осіб на отримання страхового відшкодування. Окрему увагу приділено судовій практиці, зокрема рішенню Ковельського міськрайонного суду Волинської області у справі №159/6793/23, яка демонструє умови та межі реалізації права страховика на регресну вимогу. Судове рішення підкреслює необхідність належного доказування причинного зв'язку між діями водія, технічним станом транспортного засобу та настанням дорожньо-транспортної пригоди.

У статті зроблено висновок, що правові наслідки страхування цивільно-правової відповідальності залежать від сумлінного виконання сторонами своїх обов'язків, дотримання вимог законодавства та правильного документального оформлення обставин ДТП. Водночас система обов'язкового страхування виконує не лише компенсаційну, а й превентивну функцію, сприяючи підвищенню рівня дисципліни учасників дорожнього руху, зменшенню кількості конфліктів між сторонами та посиленню довіри до страхових інститутів. Зазначено, що подальший розвиток цифрових технологій (електронні поліси, єдині бази даних) є перспективним напрямом удосконалення правового регулювання у сфері страхування.

[1] доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри цивільного права та процесу
ІППО Національного університету «Львівська політехніка»,
https://orcid.org/0000-0002-9833-3043

Ключові слова: страхування, цивільно-правова відповідальність, транспортний засіб, страховик, страховий договір, регрес, страхове відшкодування, дорожньо-транспортна пригода, судова практика.

Abstract. The article examines the legal consequences of civil liability insurance for owners of land motor vehicles, which constitutes a key element of the legal regulation of road traffic in Ukraine. The essence of civil liability as a type of legal liability, which entails the offender's obligation to compensate for the damage caused, is revealed. The legal nature and object of civil liability insurance are defined, along with the main categories applied in this field, such as "vehicle owner," "insured vehicle," "regulatory payment," and "Green Card insurance certificate."

The article analyzes the provisions of the Law of Ukraine "On Compulsory Insurance of Civil Liability of Land Vehicle Owners," focusing on the obligation to conclude an insurance contract, the participants of insurance relations, liability for the absence of a valid policy, and the rights of injured parties to receive compensation. Special attention is given to judicial practice, particularly the case No. 159/6793/23 considered by the Kovel District Court of Volyn Region, which illustrates the conditions and limits for the insurer's right to a recourse (regress) claim. The decision emphasizes the importance of properly proving the causal link between the driver's actions, the vehicle's technical condition, and the occurrence of a road traffic accident.

It is concluded that the legal consequences of civil liability insurance depend on the good-faith performance of obligations by the parties, compliance with legal requirements, and proper documentation of the circumstances of the accident. Moreover, the system of compulsory insurance performs not only a compensatory but also a preventive function, promoting road safety, reducing conflicts, and enhancing public trust in insurance institutions. The article also notes that the further development of digital technologies (electronic insurance policies, unified databases, automated MTSBU services) represents a promising direction for improving the legal regulation of the insurance sector.

Keywords: insurance, civil liability, motor vehicle, insurer, insurance contract, MTSBU, regress, insurance compensation, road traffic accident, judicial practice.

Основний виклад. Цивільно-правова відповідальність, на мою думку, – це самостійний вид юридичної відповідальності, який полягає у застосуванні державного примусу до правопорушника шляхом позбавлення особи певних благ чи покладення обов'язків майнового характеру[1].

Вважаю, що страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів — один із найпоширеніших і найпопулярніших видів страхування відповідальності в усьому світі.

Матеріальна шкода – це фінансові збитки, яких зазнала особа внаслідок пригоди: пошкодження автотранспорту чи іншого майна, витрати на лікування, відганяння машини тощо. Правові засади для стягнення такої шкоди визначає цивільне законодавство України. Загальний принцип закріплено у ст.1166 Цивільного кодексу (ЦК) України: майнова шкода, спричинена неправомірними діями, підлягає повній компенсації особою, винною у її спричиненні. Розбіжності щодо відшкодування збитків при ДТП розбираються судами за місцем проживання відповідача чи за місцем самої події. Таким чином, постраждалий у ДТП (фізична чи юридична особа) має право подати до суду позов про стягнення збитків у всій сумі.

Закон виокреслює коло осіб, які можуть бути учасниками таких справ. Позивачами виступають потерпілі – власники чи користувачі пошкодженого майна, а також особи, яким завдано моральної шкоди. Натомість відповідачами (особами, зобов'язаними компенсувати шкоду) є, як правило, винуватці аварії. Відповідно до ч.2 ст.1187 ЦК України, шкода, спричинена джерелом підвищеної небезпеки (транспортним засобом), відшкодовується особою, яка на законній підставі володіє чи орендує цей засіб. Тобто

стандартно відповідальність несе той, хто керував автомобілем, або власник авто, якщо інша особа керувала з його дозволу.

Обов’язкове страхування. В Україні діє обов’язкова система страхування цивільно-правової відповідальності автовласників (поліс ОСЦПВ). Наявність полісу означає, що страхова компанія винуватця ДТП виплатить потерпілим страхову виплату (в межах встановлених лімітів). Проте страхові розрахунки не завжди покривають увесь обсяг збитків. Якщо фактичні збитки перевищують страхове покриття або страховика зовсім немає, потерпілий може вимагати різницю безпосередньо від винної особи. Закон «Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів» та ЦК України забезпечують потерпілим право на повне відшкодування шкоди: частково – за рахунок страхової виплати, а решту – коштом винуватця. У судовому позові можна одночасно залучати і страхову компанію, і безпосередньо водія-винуватця, щоб отримати належне відшкодування у повній мірі.

Воно забезпечує виплату потерпілому грошового відшкодування в розмірі суми, яка була б стягнута з власника транспортного засобу за цивільним позовом на користь третьої особи за шкоду життю та здоров'ю, а також за пошкодження або загибель належного їй майна, які виникли внаслідок аварії або іншої дорожньо-транспортної пригоди (ДТП) з вини страхувальника.

На мою думку, у Законі України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» закріплено основні поняття, які використовуються у даному виді відносин зі страхування.

Власник наземного транспортного засобу (далі - власник транспортного засобу) - особа, яка є власником відповідно до закону або законним володільцем (користувачем) наземного транспортного засобу на підставі права власності, права господарського відання, оперативного управління, договору оренди або на інших законних підставах[4].

Наземні транспортні засоби (далі - транспортні засоби) - транспортні засоби таких категорій:

• автомобілі, мотоцикли (у тому числі мотороллери та мотоколяски), мопеди, причепи до автомобілів;

• інші транспортні засоби, призначені для перевезення пасажирів, вантажу, багажу, пошти та/або обладнані спеціальним устаткуванням/обладнанням, за умови що відомості про такі транспортні засоби внесено до Єдиного державного реєстру транспортних засобів, передбаченого Законом України "Про дорожній рух"[1].

Учасниками ринку обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності є страхувальники та інші особи, цивільно-правова відповідальність яких застрахована, потерпілі особи (їхні законні представники, спадкоємці, правонаступники), інші особи, які відповідно до цього Закону мають право на отримання страхової виплати, страховики, надавачі супровідних послуг на ринку страхування[3].

Страхувальники, які є фізичними особами, інші фізичні особи, цивільно-правова відповідальність яких застрахована, фізичні особи, які відповідно до цього Закону мають право на отримання страхової виплати, є споживачами у значенні, наведеному в Законі України "Про страхування".

Особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, — це особа, яка використовує забезпечений транспортний засіб, крім особи, яка використовувала забезпечений транспортний засіб, що вийшов з її правомірного володіння внаслідок вчинення протиправних дій.

Моторне (транспортне) страхове бюро України є єдиним об'єднанням страховиків, які здійснюють обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за шкоду, заподіяну третім особам.

Регламентна виплата - страхова виплата (страхове відшкодування), що здійснюється Моторним (транспортним) страховим бюро України за рахунок коштів централізованих страхових резервних фондів у випадках, передбачених цим Законом.

Страховий сертифікат «Зелена картка» - картка міжнародного автомобільного страхування, що застосовується у державах - членах міжнародної системи автомобільного страхування "Зелена картка" та посвідчує наявність у державах, зазначених і не викреслених у такому сертифікаті, чинного міжнародного договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, що діє на умовах, встановлених законодавством про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності держави перебування відповідного транспортного засобу[5].

Я вважаю, що об'єктом страхування є майнові інтереси, пов'язані з відшкодуванням особою, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, шкоди, заподіяної життю, здоров'ю, майну потерпілих внаслідок експлуатації забезпеченого транспортного засобу.

Особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована та яка спричинила дорожньо-транспортну пригоду, має право протягом одного року з дати настання дорожньо-транспортної пригоди звернутися до страховика, який застрахував відповідальність такої особи, а особа, відповідальність якої застрахована іноземною страховою компанією відповідно до умов міжнародної системи автомобільного страхування "Зелена картка", - до МТСБУ, із заявою про компенсацію своїх витрат з відшкодуванням шкоди, заподіяної здоров'ю, життю та/або майну потерпілої особи, визначених відповідно до цього Закону, якщо такі витрати здійснені за згодою страховика або на виконання рішення суду у справі, в якій учасником був страховик.

Страховик за наявності документів, передбачених частиною третьою статті 32 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», та документів, що підтверджують витрати заявника, протягом 20 робочих днів з дня отримання заяви повідомляє особу, зазначену в частині першій цієї статті, про прийняте за її заявою рішення про здійснення компенсації витрат або про відмову в компенсації витрат у випадках, передбачених статтею 30 цього Закону.

Страховик протягом трьох робочих днів з дня повідомлення особі, зазначеній у частині першій цієї статті, про прийняте рішення про здійснення компенсації витрат здійснює страхову (регламентну) виплату шляхом перерахування коштів на банківський рахунок такої особи[5].

Суб'єктами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, є страхувальники та інші особи, відповідальність яких застрахована, страховики, Моторне (транспортне) страхове бюро України, потерпілі.

Я вважаю, що транспортний засіб має бути забезпеченим до початку його використання у дорожньому русі на вулично-дорожній мережі загального користування на території України.

Особою, відповідальною за укладення внутрішнього договору страхування щодо незабезпеченого транспортного засобу, є:

1. особа, за якою в Україні зареєстровано транспортний засіб;
2. фізична особа, яка тимчасово ввезла транспортний засіб на митну територію України;
3. особа, яка є власником незареєстрованого транспортного засобу[6].

Особи, зазначені у цій частині, зобов'язані укласти внутрішній договір страхування з дотриманням таких строків: не пізніше дня реєстрації транспортного засобу у встановленому порядку — якщо транспортний засіб є незабезпеченим; до початку використання транспортного засобу у дорожньому русі — якщо транспортний засіб

незареєстрований (неперереєстрований), знятий з обліку, за умови наявності номерного знака для разових поїздок; не пізніше останнього дня строку дії попереднього внутрішнього договору страхування; перед в'їздом на територію України (крім випадку наявності щодо транспортного засобу чинного страхового сертифіката "Зелена картка", що діє на території України)[8].

Керування на території України транспортним засобом, щодо якого відсутній чинний договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, тягне за собою відповідальність[2].

Окрім матеріальних збитків, особа, яка постраждала внаслідок ДТП, має право вимагати компенсацію за моральну (немайнову) шкоду. Моральна шкода включає душевні переживання, психологічну травму, порушення звичного ритму життя, приниження честі та гідності тощо, яких зазнав потерпілий через аварію. Згідно зі статтею 23 Цивільного кодексу України та практикою Верховного Суду, моральна шкода підлягає грошовому відшкодуванню. Варто зазначити, що поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності водіїв (ОСЦПВ) не покриває моральних втрат – страховикам належить відшкодовувати лише матеріальні збитки й витрати на лікування. Таким чином, відповідальність за завдану моральну шкоду лягає безпосередньо на винуватця аварії[9].

Верховний Суд у своїх роз'ясненнях наголошує, що моральна шкода, пов'язана з душевними стражданнями потерпілого внаслідок ДТП через провину страхувальника, має бути відповідно компенсована. Одержати таку компенсацію можуть як постраждалі водії чи пасажири, так і пішоходи чи родичі загиблих. Наприклад, у випадку смерті людини в ДТП її близькі родичі мають право на відшкодування.

Одне з рішень районного суду Львівської області передбачало виплату 150 000 грн матері загиблого пішохода. Суд врахував глибину її душевних страждань через втрату сина і визнав цю суму частковою компенсацією за її біль. У менш значних випадках, коли наслідки ДТП обмежуються дрібними збитками без серйозних травм, розмір відшкодування може бути символічним.

Так, Шевченківський районний суд Львова у 2023 році задовольнив позов про компенсацію моральної шкоди, проте зменшив розмір із заявлених 100 000 до 5 000 грн. Суд аргументував це тим, що аварія спричинила лише матеріальні втрати (пошкодження автомобіля), а моральні переживання визнали незначними. Практика львівських судів підтверджує: розмір компенсації залежить від характеру травм, глибини страждань постраждалого та інших чинників. У складних випадках із тяжкими наслідками (серйозними травмами чи смертю) компенсація значно вища. На відміну від матеріальних збитків, моральна шкода не має точного грошового еквівалента, тому її розмір потребує обґрунтування в суді. Позивач повинен детально описати свої переживання через ДТП: страх, стрес, погіршення здоров'я, втрату сну тощо. Як докази можна використовувати медичні довідки (наприклад, про звернення до психолога чи психотерапевта), а також показання свідків, які підтвердять зміни у стані здоров'я чи загальному самопочутті потерпілого після події. Суд аналізує обставини і встановлює розмір компенсації відповідно до принципів справедливості та рівня життя в регіоні. При цьому позивач не має доводити вину відповідача окремо – якщо провину вже було визнано у кримінальній чи адміністративній справі щодо ДТП (наприклад, за статтею 124 КУпАП), суд автоматично вважатиме цей факт доведеним. Це значно спрощує процес отримання компенсації як за матеріальну, так і за моральну шкоду.

У даній цивільній справі Пересипський районний суд м. Одеси розглянув позов Моторного (Транспортного) страхового бюро України (МТСБУ) до ОСОБА_1 про відшкодування матеріальної шкоди, заподіяної внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, в якій відповідач керував транспортним засобом без чинного договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності.

Суд встановив, що ДТП відбулося 04.08.2020 р., а матеріальна шкода, завдана автомобілю потерпілого, становила 88 467,60 грн. МТСБУ, виконуючи свої зобов'язання перед потерпілим, здійснило страхову виплату у розмірі 78 708,29 грн. Водночас позивач включив до позову витрати на послуги аварійного комісара у сумі 1 550 грн.

Суд підкреслив, що МТСБУ, здійснивши виплату потерпілому, набуває право регресної вимоги до винної особи. Водночас витрати на залучення аварійного комісара не підлягають стягненню з відповідача, оскільки, за законом, у разі відсутності представника МТСБУ на місці ДТП, ці витрати компенсуються потерпілому самим страховиком, а не винною особою.

Окрему увагу суд приділив доводам відповідача щодо пропуску строку позовної давності. Відповідно до статей 256–261 ЦК України, строк позовної давності для регресних вимог МТСБУ становить три роки і розпочинається з дати здійснення виплати. У справі виплата відбулась 14.12.2020 р., тож строк закінчувався 14.12.2023 р. Суд врахував, що перебіг позовної давності було продовжено на період дії карантину у зв'язку з COVID-19 (п. 12 Прикінцевих та перехідних положень ЦК України), який тривав до 30.06.2023 р. Тому МТСБУ звернулося до суду 16.05.2024 р. без порушення строків.

Також суд відмовив відповідачу у спробі застосувати положення про учасників бойових дій для звільнення від регресної відповідальності, оскільки на момент ДТП статус учасника бойових дій у ОСОБА_1 не підтверджувався.

З огляду на наведене, суд задовольнив позовні вимоги частково: стягнув із відповідача страхове відшкодування 78 708,29 грн, але відмовив у стягненні витрат на аварійного комісара.

Рішення суду підтверджує ключові принципи цивільного законодавства та практики страхових регресних вимог:

Власник транспортного засобу без обов'язкового страхування несе прямий регресний ризик перед страховиком, який виплатив потерпілому. Витрати на експертне визначення шкоди компенсуються потерпілому страховиком, а не винною особою. Строки позовної давності можуть коригуватися законодавчо (наприклад, на період карантину) та обчислюються відповідно до дати виникнення права регресу. Статус учасника бойових дій не звільняє від регресної відповідальності, якщо він на момент ДТП не підтверджений документально.

Таким чином, практика справи демонструє баланс між захистом прав потерпілого та дотриманням законних меж регресної відповідальності, а також точне застосування положень ЦК України у цивільних спорах про страхові відшкодування[10].

Також проаналізувавши судове рішення Хортицького районного суду м. Запоріжжя від 05 березня 2025 року у цивільній справі за позовом Моторного (транспортного) страхового бюро України до водія, який став винуватцем ДТП, про стягнення матеріальної шкоди в порядку регресу. Справу розглянуто у заочному порядку через відсутність відповідача, який не мав страхового полісу цивільно-правової відповідальності.

У результаті ДТП було пошкоджено транспортний засіб потерпілого. Винуватець не мав полісу обов'язкового страхування, тому МТСБУ відшкодувало потерпілому матеріальну шкоду, а після цього звернулося до суду з регресним позовом до винуватця. Відповідач не подав відзиву на позов і не з'явився на судове засідання, що дозволило суду розглянути справу у його відсутності відповідно до ст. 280 ЦПК України.

Правові підстави рішення включають норми Цивільного кодексу України, зокрема ст. 1166 щодо загальних принципів відшкодування майнової шкоди, ст. 1187 про відповідальність за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, та ст. 1191 про право регресної вимоги особи, яка відшкодувала шкоду. Також застосовано Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», який встановлює обов'язок страхування цивільно-

правової відповідальності водіїв та надає МТСБУ право регресної вимоги у разі відсутності страхового полісу. Цивільний процесуальний кодекс України регламентує можливість стягнення судового збору та розгляд справи у відсутності відповідача.

Суд визнав позов МТСБУ обґрунтованим і задовольнив його повністю. Було стягнуто з винуватця ДТП суму виплаченого страхового відшкодування та судовий збір. Рішення демонструє ефективний механізм захисту потерпілих у випадках ДТП з незастрахованим водієм і підтверджує законодавче право страховика відшкодовувати збитки через регресний позов.

Практична значимість рішення полягає у підтвердженні важливості обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. Воно показує, що відсутність страхового полісу не звільняє винуватця ДТП від відповідальності, а МТСБУ має можливість через суд відновити свої витрати і забезпечити відшкодування шкоди потерпілому. Заочне провадження виявилося ефективним механізмом у випадках неприбуття відповідача, що підкреслює практичну цінність даного рішення для юристів, страховиків та нотаріусів.

Таким чином, рішення Хортицького районного суду підтверджує, що потерпілий має право на повне відшкодування шкоди, навіть якщо винуватець ДТП не мав страхового полісу. МТСБУ ефективно реалізує регресні права, захищаючи фінансові інтереси та права потерпілих. Це рішення є важливим прикладом практичного застосування законодавства про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності та регресних вимог страховика[11].

Нарешті, проблемним є визначення шкоди при фізичному знищенні транспортного засобу. Ст. 30 Закону № 1961-IV регулює відшкодування різниці між вартістю ТЗ до та після ДТП і витрат на евакуацію. Проте практика застосування цієї статті різниться залежно від того, чи позивач пред'являє вимоги до страховика або безпосередньо до заподіювача шкоди. Постанови ККС ВС і КГС ВС демонструють, що у випадках, коли залишки авто передаються відповідачу без заперечень, можливо стягнення вартості ТЗ до ДТП без врахування залишкової вартості.

Таким чином, висновки КЦС ВС щодо покладення на заподіювача обов'язку доказування розміру страхової суми, що не покриває збиток, а також різні підходи щодо застосування ст. 30 Закону № 1961-IV свідчать про існування протиріч у судовій практиці. У свою чергу, адвокатам слід враховувати ці нюанси при виборі стратегії захисту інтересів клієнта.

Невиконання власником транспортного засобу обов'язку з укладення внутрішнього договору страхування щодо такого транспортного засобу тягне за собою відповідальність, встановлену законом.

Основним відповідачем у справі про відшкодування є водій, з чиєї вини сталася аварія. Якщо за кермом знаходилась інша особа, наприклад найманий працівник, якому власник довірив автомобіль, саме ця особа вважається відповідальною перед потерпілими. Однак власник транспортного засобу також несе відповідальність як володілець джерела підвищеної небезпеки. У деяких випадках до відповідальності можуть притягуватися одразу кілька суб'єктів, наприклад, водій разом із роботодавцем, або водій і страхова компанія (спільна відповідальність). Якщо ДТП спричинив водій під час виконання своїх трудових обов'язків, керуючи службовим транспортом, відповідати перед потерпілими зобов'язаний роботодавець — організація чи бізнес, з яким водій пов'язаний трудовими відносинами. У цьому випадку компанія бере на себе зобов'язання відшкодувати заподіяну шкоду потерпілим, а після цього може подати регресний позов до водія-винуватця для повернення виплаченої суми. Такий механізм передбачено статтею 1191 Цивільного кодексу: працівник несе відповідальність перед роботодавцем у порядку регресу. Наприклад, якщо водій таксі у Львові спричинить аварію, постраждалі (пасажири чи інші особи) мають право вимагати компенсацію

безпосередньо від компанії-перевізника. Це важливий аспект, який підприємці та власники бізнесу повинні враховувати, адже відповідальність за дії найманих водіїв покладається саме на роботодавця[9].

Мирне врегулювання конфліктів, пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами, може стати ефективною альтернативою судовому процесу. У такому випадку винуватець і потерпілий домовляються про компенсацію, укладаючи договір про відшкодування завданої шкоди.

Подібна угода має взаємовигідний характер: потерпілий оперативно отримує кошти, а винуватець уникає тривалого судового розгляду та пов'язаних із цим витрат (як-от оплата судового збору, адвокатських послуг чи моральної компенсації).

Щоб такий договір був юридично дієвим і забезпечив захист прав обох сторін, бажано оформити його письмово, детально прописуючи всі умови. Основні пункти договору можуть виглядати так: – Інформація про сторони. Вказуються повні імена (або назви для юридичних осіб), паспортні дані, адреси та контакти учасників – потерпілого і винуватця. – Обставини ДТП.

Короткий опис події з уточненням дати, місця та обставин аварії, посиланням на відповідні документи (наприклад, довідку поліції чи європротокол). Важливо зафіксувати, що ця подія спричинила шкоду потерпілому.

– Предмет договору. Винуватець зобов'язується відшкодувати потерпілому певну суму коштів. Її бажано зазначити як цифрами, так і словами, зокрема, окремо прописавши суми матеріальної та моральної шкоди (за домовленістю).

– Терміни та порядок виплат. Потрібно вказати, до якої дати чи протягом якого періоду винуватець зобов'язується виплатити компенсацію. Можна передбачити одноразову виплату або поетапну (наприклад, аванс і подальші часткові платежі). Необхідно уточнити спосіб оплати: готівкою з отриманням розписки або переказом на банківський рахунок потерпілого.

– Відсутність претензій. Цей пункт є ключовим для обох сторін. Він передбачає, що після виконання всіх умов договору потерпілий погоджується не висувати жодних додаткових вимог до винуватця щодо цього випадку.

– Відповідальність за невиконання. Сторони можуть передбачити штрафні санкції чи пеню на випадок прострочення або порушення умов договору. Угода може також передбачати її розірвання та звернення потерпілого до суду в разі невиплати обіцяної компенсації.

– Дата та підписи сторін. Договір повинен бути підписаний обома сторонами. Для запобігання можливим спорам можна також залучити свідків підписання документа. Документ оформлюється у двох примірниках – по одному для кожної сторони. Належним чином складений договір матиме юридичну силу розписки, підтверджуючи зобов'язання винуватця здійснити виплату компенсації. У разі невиконання умов угоди потерпілий матиме змогу звернутися до суду та використати цей договір як доказ вини і наміру покрити збитки. Важливо пам'ятати, що мирова угода не повинна суперечити законодавству[12].

Якщо внаслідок ДТП було завдано серйозної шкоди здоров'ю або життю, і розпочато кримінальне провадження, такий договір не звільнить винуватця від відповідальності в кримінальному чи адміністративному порядку. Його дія поширюється виключно на цивільні зобов'язання щодо компенсації завданої шкоди.

У судовій практиці показовою є справа за позовом ОСОБА_1 до ПрАТ «Страхова компанія «Еталон», у якій Позивач, керуючи автомобілем Opel Astra, потрапив у ДТП, зіткнувшись із транспортним засобом Toyota Corolla під керуванням ОСОБА_2. Внаслідок дорожньо-транспортної пригоди автомобіль позивача зазнав значних пошкоджень. Оскільки цивільно-правова відповідальність винуватця була застрахована, позивач звернувся до страхової компанії з вимогою про відшкодування завданої матеріальної

шкоди. Страховик здійснив виплату, однак у меншому розмірі, ніж вважав обґрунтованим позивач, у зв'язку з чим той звернувся до суду.

Розглядаючи спір, суд дослідив надані сторонами докази, зокрема довідку про ДТП, висновки експертів та документи, що підтверджували розмір реальних збитків. Суд дійшов висновку, що позивач має право на відшкодування шкоди, заподіяної внаслідок ДТП, у межах страхових сум, встановлених Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». При цьому суд наголосив, що страховик зобов'язаний компенсувати саме фактичну шкоду, підтверджену належними та допустимими доказами, а зменшення суми виплати без обґрунтованих підстав суперечить вимогам законодавства.

Суд ухвалив рішення на користь позивача, визнавши його вимоги частково обґрунтованими та зобов'язавши страхову компанію здійснити доплату у межах ліміту відповідальності. Це рішення є показовим для формування підходу до визначення розміру страхового відшкодування та підтверджує, що у разі виникнення спору щодо суми виплати пріоритет має надаватися об'єктивним даним про фактичні збитки, а також принципу повного відшкодування шкоди у межах встановлених законом страхових сум[7].

На мою думку, ця судова справа демонструє, що страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів відіграє важливу роль у захисті прав потерпілих у ДТП, забезпечуючи відшкодування фактичних збитків. Водночас практика показує, що навіть наявність страхового договору не завжди гарантує повну компенсацію без конфліктів зі страховиком, тому важливо, щоб суди уважно оцінювали докази та забезпечували справедливе застосування законодавства. Особисто я вважаю, що ефективна система страхування має поєднувати інтереси потерпілих та страховиків, забезпечуючи своєчасне і повне відшкодування шкоди в межах встановлених законом сум.

Отже, страхування відповідальності власників транспортних засобів є одним із ключових механізмів захисту майнових інтересів учасників дорожнього руху. Його правова природа, на моє переконання, полягає у відшкодуванні шкоди потерпілому за рахунок страховика у випадках, коли відповідальність заподіювача шкоди підлягає страхуванню.

Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» визначає основні умови здійснення цього виду страхування, суб'єктів таких відносин, порядок укладення договору та наслідки його невиконання.

Вважаю, що важливою є роль державного нагляду та контролю за дотриманням норм Закону, що підвищує безпеку на дорогах і довіру до системи страхування[1].

Важливим є те, що використання транспортного засобу без чинного поліса страхування тягне юридичну відповідальність. Судова практика підтверджує, що право страховика на зворотну (регресну) вимогу виникає лише за наявності належно доведених підстав, передбачених законом.

Узагальнюючи, можна стверджувати, що система страхування відповідальності власників транспортних засобів відіграє важливу соціально-правову роль, сприяючи відшкодуванню завданої шкоди, зміцненню дисципліни на дорогах та забезпеченню стабільності цивільного обороту. Крім того, розвиток цифрових технологій у страхуванні (електронні поліси, автоматизовані бази даних ДТП), як я вважаю, здатен значно підвищити ефективність і прозорість цієї системи.

Список використаної літератури:

1. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text (Дата звернення: 01.01.2025 р.).
2. Кузьменко О.М. Страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. Київ: Юрінком Інтер, 2019. 216 с.
3. Петренко В.В. Правова природа цивільно-правової відповідальності та її страхування. Харків: Право, 2020. 188 с.
4. Слюсаренко І.П. Обов’язкове страхування автомобільної відповідальності: правові аспекти та практика застосування. Львів: *Львівський юридичний журнал*, 2021. Вип. 3. С. 45–57.
5. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 21.05.2024 № 3720-IX : станом на 7 черв. 2025 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3720-20#Text.
6. Ковальчук Т.М. Регресні вимоги страховика у сфері обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності. Київ: Юрінком Інтер, 2022. 132 с.
7. Рішення Тернопільського міськрайонного суду Тернопільської області від 15 квітня 2024 р. у справі № 607/16269/23 (провадження № 2/607/442/2024). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/118658772.
8. Іваненко С.О. Цивільно-правова відповідальність у дорожньому русі: теорія та практика. Харків: Право, 2020. 204 с.
9. Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV.URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/435-15 .
10. Рішення Пересипського районного суду міста Одеси від 27 травня 2025 р. у справі № 523/8329/24 (провадження №2/523/4369/25). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/127662769.
11. Рішення Хортицького районного суду міста Запоріжжя від 05 березня 2025 р. у справі № 337/686/25 (провадження № 2/337/772/2025). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/125620984.
12. Лучик О. П. Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів: стан та перспективи розвитку : кваліфікаційна робота на здобуття ступеня бакалавра. Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича, економічний факультет, кафедра фінансів і кредиту. Чернівці, 2025. 54 с.