

Шифр: Зелена картка

**СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ СТРАХУВАННЯ
«ЗЕЛЕНА КАРТКА» В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЙНИХ ЗМІН
ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ**

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ СИСТЕМИ СТРАХУВАННЯ «ЗЕЛЕНА КАРТКА»	5
РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН СИСТЕМИ СТРАХУВАННЯ «ЗЕЛЕНА КАРТКА» В УКРАЇНІ	13
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ СТРАХУВАННЯ «ЗЕЛЕНА КАРТКА» В УКРАЇНІ	21
ВИСНОВКИ	29
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	31
ДОДАТКИ	34

ВСТУП

Стан і перспективи розвитку системи страхування «Зелена картка» набувають особливої значущості в умовах трансформаційних змін економіки України, оскільки забезпечення ефективного міжнародного страхового покриття стає критичним для захисту прав потерпілих у ДТП та підтримки фінансової стабільності ринку. Зростання мобільності транспортних засобів, інтенсифікація транскордонних перевезень та цифровізація страхових продуктів вимагають адаптації національної системи до міжнародних стандартів, впровадження цифрових сертифікатів, посилення інформаційної безпеки та інтеграції внутрішніх і міжнародних режимів страхового покриття.

Питання функціонування та розвитку системи страхування «Зелена картка» досліджували у своїх працях вітчизняні та зарубіжні вчені, зокрема Ф. Бліс, Н. Голіадзе, І. Демірбілек, Дж. Де Мот, М. Форє, Т. Мельник, В. Никифорак, І. Семенчук, Т. Скороход, О. Руштин, Л. Шаповал та ін. Водночас, незважаючи на наявність значного масиву наукових публікацій, присвячених системі «Зелена картка», недостатньо опрацьованими залишаються питання її розвитку в умовах трансформаційних змін економіки України, що обумовили вибір теми дослідження, визначили його мету, завдання, логіку та структурну побудову.

Метою дослідження є аналіз сучасного стану функціонування системи страхування «Зелена картка» в Україні та обґрунтування перспектив її розвитку в умовах трансформаційних змін економіки України.

Досягнення мети дослідження передбачає розв'язання таких завдань:

- обґрунтування теоретичних засад функціонування системи страхування «Зелена картка»;
- аналіз сучасного стану системи страхування «Зелена картка» в Україні;
- визначення перспектив розвитку системи страхування «Зелена картка» в Україні.

Об'єкт дослідження – система страхування «Зелена картка». Предмет дослідження – теоретичний базис і практичний інструментарій функціонування системи страхування «Зелена картка».

У процесі дослідження використано сукупність загальнонаукових і спеціальних методів пізнання, зокрема аналіз і синтез, індукцію та дедукцію, порівняння, статистичний та графічний методи, а також методи логічного узагальнення, формалізації та наукової абстракції.

Інформаційну базу дослідження становлять норми національного та міжнародного законодавства у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, офіційні статистичні дані Моторного (транспортного) страхового бюро України, а також наукові праці вітчизняних і зарубіжних учених.

Найбільш вагомими результатами, що визначають наукову новизну дослідження, полягають в обґрунтуванні комплексного підходу до перспектив розвитку системи страхування «Зелена картка» в Україні, який поєднує посилення криптографічного захисту електронних страхових сертифікатів, запровадження механізмів прямого врегулювання збитків для потерпілих та інтеграцію внутрішнього (ОСЦПВ) і міжнародного («Зелена картка») режимів страхового покриття як єдиної системи обов'язкового страхового захисту з урахуванням європейських правових і технологічних стандартів.

Практичне значення дослідження полягає в можливості використання його висновків і рекомендацій у діяльності страхових компаній, Моторного (транспортного) страхового бюро України та органів державного регулювання для вдосконалення механізмів функціонування системи страхування «Зелена картка».

Основні положення та висновки дослідження апробувалися на VI Всеукраїнській науково-практичній конференції «Формування новітньої парадигми управління публічними та приватними фінансами в Україні» (м. Хмельницький-Херсон, 11 груд. 2025 р.) та Міжнародній науково-практичній інтернет-конференції, присвяченій пам'яті д.е.н., професора Нусінова Володимира Яковича «Майбутнє – аудит» (м. Кривий Ріг, 15 січ. 2026 р.)

Дослідження охоплює вступ, три розділи, висновки та список використаних джерел, що включає 29 найменувань. У ньому міститься 1 таблиця, 5 рисунків і 3 додатки.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ СИСТЕМИ СТРАХУВАННЯ «ЗЕЛЕНА КАРТКА»

Необхідність забезпечення ефективного захисту цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів у міжнародному контексті актуалізує питання дослідження системи страхування «Зелена картка», що стає особливо важливим у сучасних умовах зростання мобільності населення та інтенсифікації міжнародних поїздок і перевезень. У науковому та практичному аспектах система страхування «Зелена картка» виступає як ефективний механізм управління міждержавними ризиками, який інтегрує національні стандарти страхування з міжнародними нормами та сприяє підвищенню безпеки дорожнього руху, фінансовій стабільності страхових компаній і захисту прав громадян.

Система страхування «Зелена картка» (International Motor Insurance Card System) є одним із ключових інструментів міжнародного регулювання ризиків цивільної відповідальності власників та водіїв транспортних засобів під час пересування за межами своєї країни. Основною метою цієї системи є забезпечення фінансового захисту потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах, що відбуваються з вини іноземних водіїв, а також гарантування виконання страхових зобов'язань незалежно від країни, в якій сталася подія. Система функціонує на засадах взаємного визнання та співпраці національних страхових бюро, які об'єднані в міжнародну мережу та координуються Міжнародною радою бюро (Council of Bureaux) [1].

Система міжнародного страхування «Зелена картка» є спеціальною міжнародною системою автострахування, створеною на підставі Рекомендації робочої групи з автомобільного транспорту Комітету по внутрішньому транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй у 1949 році з метою унормування обов'язкового страхового покриття цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів у міжнародному дорожньому русі [2, с.131]. Вона функціонує як міжнародний механізм

взаємного визнання і виконання зобов'язань із автострахування, що дозволяє транспортним засобам, застрахованим у країні походження, вільно пересуватися територією інших держав-членів системи без необхідності щоденного або окремого страхування для кожної країни призначення. Ключова функція цієї системи – забезпечити безперервність страхового покриття цивільно-правової відповідальності за межами національної юрисдикції страхувальника у всіх країнах-учасницях. Дана функція реалізується через інституційно врегульовану взаємодію між Моторним (транспортним) страховим бюро України (надалі – МТСБУ) та національними страховими бюро іноземних держав (рис. 1.1). Саме така співпраця формує організаційну та правову основу функціонування системи «Зелена картка» як єдиного міжнародного страхового простору.

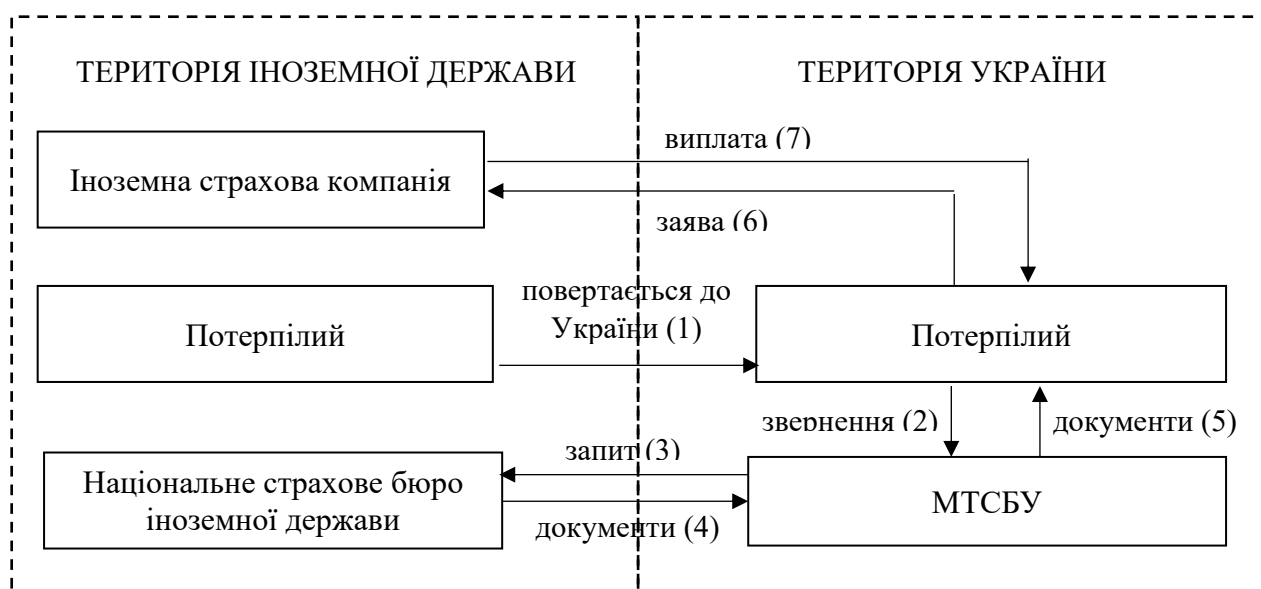


Рис.1.1. Процес взаємодії між Моторним (транспортним) страховим бюро України та Національним страховим бюро іноземної держави

Джерело: Складено автором на основі [3, с.58]

Однією з фундаментальних функцій системи страхування «Зелена картка» є гарантування виплат потерпілим у ДТП, спричинених транспортними засобами, зареєстрованими в інших країнах-членах даної системи. Це досягається через уніфікований сертифікат «Зелена картка» (International Motor Insurance Certificate), який підтверджує, що транспортний засіб має мінімальне обов'язкове покриття цивільно-правової відповідальності згідно з вимогами

законодавства країни, де сталася дорожньо-транспортна пригода [1]. Таке функціонування гарантує, що потерпілі в іноземних ДТП не залишаться без компенсації через відсутність локального страхування водія-винуватця, що вирізняє систему «Зелена картка» як важливий міжнародний інструмент захисту третіх осіб.

Наступною ключовою функцією системи страхування «Зелена картка» є сприяння транспортуванню та юридичній визначеності при перетині міжнародних кордонів. Паперовий або електронний сертифікат «Зелена картка» визнається компетентними органами всіх країн-членів без додаткових формальностей чи платежів, що значно спрощує міжнародні автоперевезення й подорожі [4]. Такий механізм дозволяє учасникам системи уникати процедур подвійного страхування або страхування безпосередньо на кордоні перед кожним перетином, забезпечуючи юридичну гарантію страхового захисту в усіх країнах-учасницях системи.

У науковій літературі окремі дослідники, зокрема Марценюк О. В., Руда О. Л. і Гонца А. В., вказують, що система «Зелена картка» виконує й регуляторну функцію шляхом координації національних бюро країн-членів щодо дотримання законодавчих вимог автострахування у своїх юрисдикціях [5, с.216]. Зокрема, кожне національне бюро забезпечує, що страховики виконують зобов'язання за договорами обов'язкового страхування цивільної відповідальності та видають сертифікати «Зелена картка» відповідно до спільно узгоджених стандартів системи. Таким чином, система діє як міжнародна структура кооперації між страховиками, яка гарантує, що всі учасники системи мають право й можливість виконувати свої фінансові зобов'язання перед потерпілими у випадках ДТП за кордоном.

Вітчизняні науковці підкреслюють, що система «Зелена картка» виконує соціально-економічну функцію, спрямовану на захист прав і законних інтересів як водіїв, так і третіх осіб, що постраждали в ДТП за кордоном. Так, Шаповал Л. П. і Колотій Ю. С. описують особливості функціонування цієї системи на українському ринку автострахування та її значення для національної

страхової сфери, де основна увага приділяється забезпеченню доступного та ефективного захисту третіх осіб та зниженню ризиків, пов'язаних з міжнародними ДТП [6, с.43]. Аналогічно Чвортко Л. А., Кирилюк І. М. та Литвин О. В. аналізують систему страхування «Зелена картка» як важливий елемент міжнародного страхового забезпечення в туристичному контексті, що підсилює правовий та фінансовий захист туристів-автомобілістів при подорожах закордон [7, с.224].

Зарубіжні дослідники розглядають «Зелену картку» у контексті соціально-економічної функції як елемент спеціальної системи страхування відповідальності за рухом транспортних засобів, що доповнює загальну концепцію обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів на міжнародному рівні. Зокрема, Де Мот Дж. і Форд М. Г. аналізують природу таких спеціальних страхових систем, включаючи механізми взаєморозрахунків між національними страховиками та ролі міжнародних угод у забезпеченні ефективності таких систем [8, с.581]. Голядзе Н. стверджує, що система страхування «Зелена картка» виконує важливі суспільні функції, серед яких – забезпечення справедливості, дорожньої безпеки, зниження фінансових ризиків для споживачів, вирішення проблем дорожнього руху та надання почуття безпеки для учасників дорожнього руху [9, с.19].

Відтак, на нашу думку, система страхування «Зелена картка» виконує не тільки функцію підтвердження наявності страхового покриття, а й ширші функції міжнародного захисту прав потерпілих, координації діяльності страховиків, гарантування виконання зобов'язань за ДТП за кордоном, а також сприяння міжнародному транспортуванню автомобілів без страхових перешкод на кордонах. Врахування цих функцій дає змогу оцінити систему не лише як технічний інструмент автострахування, а як важливу міжнародно-правову і соціально-економічну інституцію, що забезпечує стабільність і захист учасників міжнародного дорожнього руху.

Система страхування «Зелена картка» обґрунтовано розглядається в науковій літературі як така, що базується на сукупності специфічних принципів,

зумовлених її наднаціональним характером, публічно-правовою спрямованістю та соціальною функцією. На відміну від класичних комерційних видів страхування, система «Зелена картка» функціонує не лише як страховий механізм перерозподілу ризиків, а як інституційна модель міжнародного гарантування відшкодування шкоди третім особам у сфері дорожнього руху, що об'єктивно потребує особливих засад організації та регулювання.

Перший принцип функціонування системи страхування «Зелена картка» – принцип універсальності та взаємного визнання, за яким страхові сертифікати, видані в одній країні-учасниці системи, мають бути визнані й прийняті компетентними органами всіх інших держав-учасниць без додаткових вимог чи платежів. Цей принцип визначає сутність системи як механізму забезпечення «безперешкодного міжнародного страхового покриття», що дозволяє водіям пересуватися територією усіх країн-членів, не купуючи окремих договорів у кожній з них. Никифорак В. зазначає, що універсальність сертифіката «Зелена картка» є ключовою з точки зору правової визначеності і забезпечення стабільності страхового захисту третіх осіб під час міжнародних поїздок [10, с.53]. Шаповал Л. і Завора Т. аналізують цей принцип у контексті європейських та світових практик міжнародного автострахування, де взаємне визнання сертифікатів сприяє зниженню транзакційних бар'єрів і адміністративних витрат [11, с.773].

Другий визначальний принцип функціонування системи страхування «Зелена картка» – принцип обов'язковості страхування, за яким власники транспортних засобів, що перетинають кордон країн-членів системи, зобов'язані мати чинний сертифікат «Зелена картка», що гарантує фінансову спроможність на випадок відшкодування шкоди потерпілим. Обов'язковість забезпечує гарантований захист третіх осіб у разі настання дорожньо-транспортної пригоди, незалежно від того, де вона сталася, і сприяє зниженню соціального ризику відсутності страхового покриття при міжнародних поїздках. Відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», наявність

сертифіката є обов'язковою умовою для виїзду за кордон транспортного засобу під час транскордонного руху [11].

Третій принцип функціонування системи страхування «Зелена картка» – принцип координації та взаємодії національних страхових бюро, що забезпечує узгоджене централізоване врегулювання міждержавних страхових випадків. Система побудована на мережі національних бюро, кожне з яких відповідає за діяльність страховиків-членів у своїй країні та забезпечує виконання зобов'язань перед бюро інших учасниць у разі настання страхового випадку. Міжнародна рада бюро координує ці процеси, сприяючи оперативності розгляду вимог і виплат, а також встановленню правил взаєморозрахунків між національними бюро. Никифорак В. підкреслює важливість цього принципу для підвищення прозорості та ефективності виплат у міжнародних дорожніх пригодах [10, с.53].

Четвертий принцип функціонування системи страхування «Зелена картка» – принцип гарантованого захисту потерпілих, який спрямований на те, щоб компенсація була надана безпосередньо у країні настання страхового випадку, незалежно від платоспроможності іноземного страховика. У разі ДТП за участю іноземного транспортного засобу потерпілий звертається до національного бюро країни, де сталася пригода, і отримує відшкодування відповідно до місцевого законодавства. Цей принцип, як стверджує Скороход Т. О., діє на основі довіри між бюро та забезпечує рівний захист прав потерпілих незалежно від національних кордонів [13, с.150].

П'ятий принцип функціонування системи страхування «Зелена картка» – принцип стимулювання безпечної поведінки водіїв та відповідального управління ризиками страховиками – є поведінковим і економічним. Він передбачає, що страховики ведуть оцінку ризиків і застосовують заходи, спрямовані на зниження аварійності, підвищення культури страхування й андеррайтингу. Такі дії спричиняють зниження частоти страхових випадків та покращення якості страхових послуг, що позитивно впливає на безпеку дорожнього руху та фінансову стабільність ринку автострахування. Федоровою Н. цей аспект страхування розглядається в контексті зниження

«морального ризику» та оптимізації ризик-менеджменту в обов'язковому страхуванні цивільної відповідальності [14, с.87].

Крім того, Никифорак В. згадує принцип територіальної дії законодавства країни настання страхового випадку, згідно з яким порядок виплат, мінімальні ліміти відповідальності та інші умови, що застосовуються під час врегулювання вимог, визначаються правом саме тієї держави, де сталася ДТП [10, с.54]. Це забезпечує правову визначеність і справедливість для потерпілих, адже відшкодування здійснюється згідно з місцевими стандартами страхового захисту.

Наведені принципи, на наш погляд, формують базис функціонування системи «Зелена картка», яка є одночасно міжнародним інструментом соціального захисту та технічною платформою для здійснення страхового покриття цивільної відповідальності водіїв у міжнародних поїздках. У наукових працях зазначається, що впровадження та дотримання цих принципів є необхідною умовою її стабільної роботи, сприяє міжнародній кооперації страховиків і забезпеченню прав потерпілих незалежно від місця ДТП, а також узгодженню національних систем обов'язкового страхування зі світовими стандартами.

Використання системи страхування «Зелена картка» характеризується сукупністю істотних переваг, водночас не позбавлене певних обмежень, які мають бути враховані у процесі прийняття управлінських рішень. Комплексна оцінка сильних і слабких сторін цієї системи дозволяє більш обґрунтовано інтегрувати її у загальну модель ризик-менеджменту страховиків і страхувальників (табл. 1.1).

Проведений у табл. 1.1 аналіз переваг і недоліків системи страхування «Зелена картка» свідчить про її комплексний і багатовимірний вплив на основних учасників страхових відносин. Для власників транспортних засобів система забезпечує високий рівень правового та фінансового захисту цивільно-правової відповідальності під час перебування за кордоном, сприяє свободі міжнародного пересування та мінімізує ризики, пов'язані з настанням дорожньо-транспортних пригод, водночас супроводжуючись підвищеними фінансовими витратами та обмеженим обсягом страхового покриття. Для страхових компаній

участь у системі «Зелена картка» створює можливості розширення ринку та інтеграції у міжнародний страховий простір, проте зумовлює зростання фінансових, валютних і регуляторних ризиків та потребує підвищеного рівня фінансової стійкості й інституційної спроможності.

Таблиця 1.1

Переваги та недоліки системи страхування «Зелена картка»

Суб'єкт	Переваги	Недоліки
Власники транспортних засобів	<ul style="list-style-type: none"> • Можливість легального та безперешкодного пересування територією всіх країн-учасниць системи без укладення окремих національних договорів страхування. • Гарантований захист цивільно-правової відповідальності у разі ДТП за кордоном відповідно до законодавства країни перебування. • Забезпечення виплати страхового відшкодування потерпілим незалежно від фінансового стану іноземного страховика. • Спрощена процедура підтвердження страхового покриття завдяки уніфікованому сертифікату. 	<ul style="list-style-type: none"> • Вища вартість страхового покриття порівняно з внутрішнім договором ОСЦПВ. • Обмежений строк дії сертифіката, що потребує додаткових витрат у разі частих поїздок. • Відсутність покриття шкоди власному транспортному засобу. • Залежність обсягу відповідальності від мінімальних лімітів країни настання ДТП, які можуть бути нижчими за очікування страховальника.
Страхові компанії	<ul style="list-style-type: none"> • Розширення страхового ринку та залучення додаткових страхових премій від міжнародних перевезень. • Участь у міжнародній системі страхових гарантій підвищує репутацію та рівень довіри до страховика. • Чітко регламентовані правила врегулювання збитків через національні бюро та Раду Бюро. • Можливість уніфікації страхових продуктів і процесів відповідно до міжнародних стандартів. 	<ul style="list-style-type: none"> • Підвищені фінансові ризики у зв'язку з різницею в рівнях страхових виплат у країнах-учасницях. • Необхідність формування значних гарантійних фондів і резервів. • Складність міждержавного врегулювання збитків та валютні ризики. • Посилені вимоги до фінансової стійкості, звітності та контролю з боку національного бюро та міжнародних інституцій.

Джерело: Складено автором на основі [2; 7]

Таким чином, у контексті трансформаційних змін економіки України система страхування «Зелена картка» відіграє комплексну роль, поєднуючи функції міжнародної інтеграції, соціального захисту, фінансової стабілізації та інституційного розвитку страхового ринку. Її значення полягає не лише у забезпеченні страхового покриття цивільної відповідальності за кордоном, а й у формуванні сучасної, відкритої та стійкої моделі фінансово-правових відносин, що відповідає стратегічним цілям економічної трансформації України.

РОЗДІЛ 2

СУЧАСНИЙ СТАН СИСТЕМИ СТРАХУВАННЯ «ЗЕЛЕНА КАРТКА» В УКРАЇНІ

У сучасних умовах трансформаційних змін страхового ринку України особливої актуальності набуває аналіз функціонування міжнародних механізмів страхового захисту, зокрема системи страхування «Зелена картка». Інтеграція України до європейського транспортного та страхового простору, зростання міжнародної мобільності населення, а також інституційні та регуляторні зміни у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності зумовлюють необхідність комплексного дослідження сучасного стану цієї системи.

У 2021-2025 роках система страхування «Зелена картка» в Україні пройшла етап інтенсивного кількісного зростання та глибокої цифрової трансформації, водночас зіткнувшись із проблемою скорочення загального обсягу договорів у післяпиковий період (рис. 2.1). Це свідчить про перехід ринку від екстенсивного розвитку до етапу якісної стабілізації та потребує подальшого аналізу ефективності функціонування системи в умовах трансформаційних змін страхового ринку.

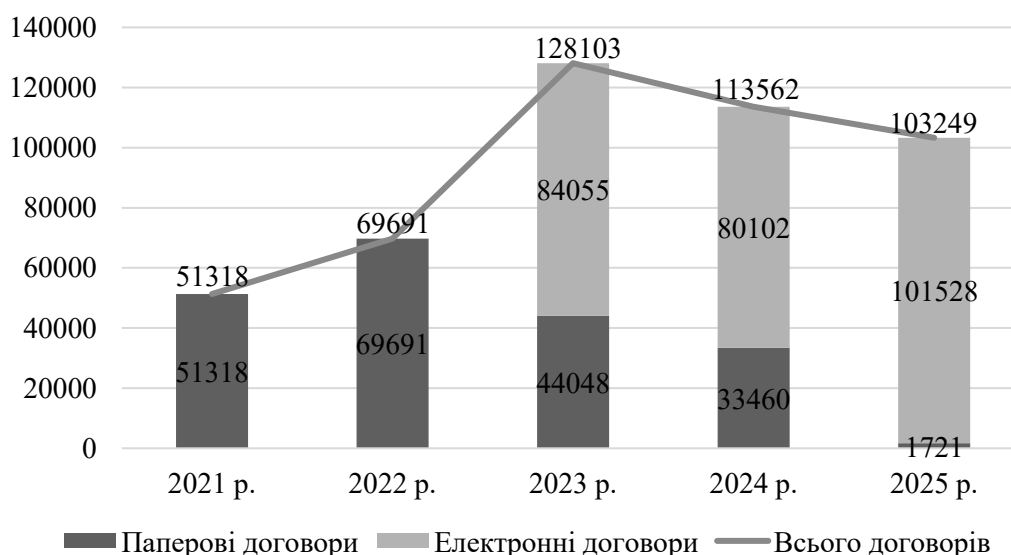


Рис. 2.1. Динаміка кількості договорів, що розпочали дію за договорами системи страхування «Зелена картка» в Україні у 2021-2025 рр.

Джерело: Складено автором на основі даних МТСБУ [15]

У 2021-2025 роках динаміка кількості договорів системи страхування «Зелена картка» в Україні відображає як вплив зовнішніх шоків, так і глибоку структурну трансформацію страхового ринку. У 2021-2022 роках, за відсутності електронної форми договорів, кількість паперових полісів зростає з 51318 до 69691, що зумовлено різким збільшенням попиту на міжнародне автострахування внаслідок активізації виїздів за кордон.

Із 2023 року ключовим чинником змін стало впровадження електронних договорів «Зелена картка», що спричинило стрибкоподібне зростання загальної кількості договорів до 128103. При цьому електронні договори сформували домінуючу частку, тоді як кількість паперових полісів почала швидко скорочуватися. У 2024-2025 роках цифровий формат остаточно витіснив паперовий, що свідчить про завершення процесу цифровізації системи.

Проблемним аспектом було зниження загальної кількості договорів після 2023 року – до 113562 у 2024 році та 103249 у 2025 році. Це свідчить про стабілізацію міграційних потоків, скорочення інтенсивності міжнародних поїздок, а також вплив цінних і валютних факторів. Загалом система «Зелена картка» перейшла від етапу кількісного зростання до фази структурної та технологічної стабілізації, що актуалізує питання підвищення ефективності її функціонування.

Дані дод. А засвідчують істотну структурну та кількісну трансформацію ринку договорів системи страхування «Зелена картка» в Україні у 2021-2025 роках, що проявляється у зміні лідерів, волатильності обсягів та нерівномірності розподілу між страховими компаніями. У 2021-2022 роках ринок характеризувався відносною концентрацією: безумовним лідером була УСГ (17396 та 24320 договорів відповідно), суттєві позиції займали ТАС і КНЯЖА, тоді як частина страховиків (АРКС, ВУСО, ГАРДІАН) фактично була відсутня або мала мінімальну присутність. У 2023 році відбувся різкий перерозподіл: УСГ різко наростила обсяги до 39171 договору, водночас на ринок активно вийшли ГАРДІАН (22907 договорів) і ВУСО (7002 договори), що свідчить про зміну стратегій та міграцію клієнтів між страховиками. У 2024 році спостерігалось різке скорочення кількості договорів у УСГ (до 15367 договорів) на тлі стрімкого

зростання ТАС, яка стала лідером (22368 договорів), що вказує на нестабільність позицій навіть найбільших гравців та підвищену чутливість до регуляторних, воєнних і операційних факторів. У 2025 році лідерство ТАС збереглося (21934 договори), тоді як УСГ частково відновила обсяги страхування (19484 договорів), а ГАРДІАН і КНЯЖА залишаються у групі великих гравців, хоча й з нижчими показниками, ніж у пікові роки. Негативною ситуацією є висока волатильність обсягів у окремих страхових компаній, різкі зміни рейтингових позицій, а також асиметричний доступ страховиків до клієнтських потоків, що в сукупності свідчить про нестійкість конкурентного середовища та залежність ринку «Зеленої картки» від зовнішніх шоків і внутрішніх інституційних рішень.

Динаміка сум нарахованих страхових премій за договорами системи «Зелена картка» у 2021-2025 роках демонструє перехід від помірного зростання до етапу цифрово орієнтованого розвитку з концентрацією фінансових потоків в електронному сегменті, що формує нові виклики для фінансової стабільності та ризик-менеджменту на страховому ринку України (рис. 2.2).

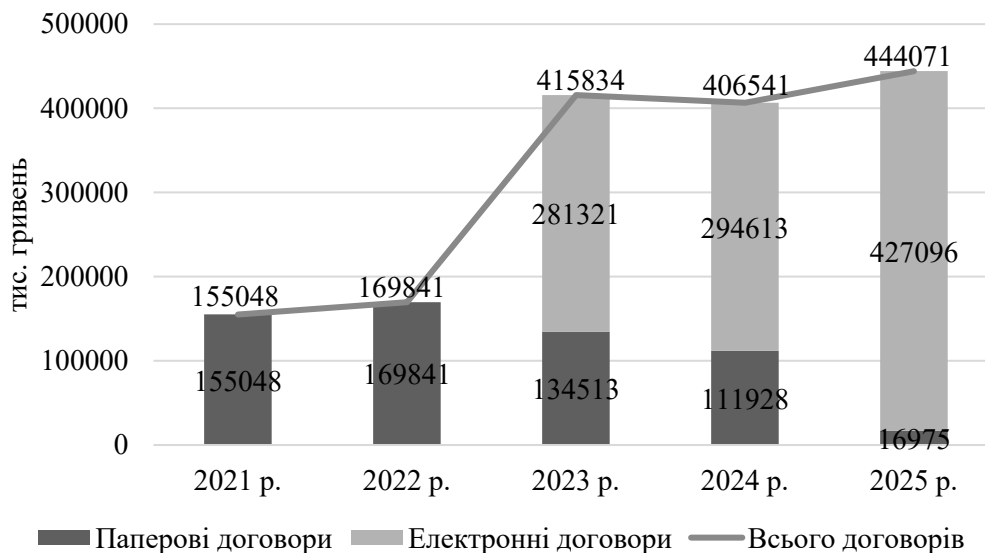


Рис. 2.2. Динаміка сум нарахованих страхових премій за договорами системи страхування «Зелена картка» в Україні у 2021-2025 рр.

Джерело: Складено автором на основі даних МТСБУ [15]

У 2021-2025 роках динаміка сум нарахованих страхових премій за договорами системи страхування «Зелена картка» в Україні відображає суттєві

структурні та технологічні зміни страхового ринку. У 2021-2022 роках премії формувалися виключно за паперовими договорами та зросли з 155048 до 169841 тис. грн, що характеризує зростання попиту на міжнародне автостраховання.

Із 2023 року ключовим чинником змін стало запровадження електронних договорів, унаслідок чого загальна сума страхових премій різко зросла до 415834 тис. грн. При цьому електронний сегмент забезпечив основну частку надходжень, тоді як роль паперових договорів поступово зменшувалася. У 2024 році спостерігалось незначне скорочення загальних премій, однак у 2025 році їх обсяг зріс до 444071 тис. грн, що відбулося майже повністю за рахунок електронних договорів.

Проблемним моментом була нестабільність динаміки страхових премій у 2023-2025 роках, зумовлена валютними коливаннями, змінами тарифної політики та нерівномірністю міжнародних поїздок і перевезень. Загалом система «Зелена картка» перейшла до цифрово орієнтованої моделі розвитку, що потребує подальшого вдосконалення фінансового управління та ризик-менеджменту.

Дані дод. Б щодо динаміки сум нарахованих страхових премій за договорами системи страхування «Зелена картка» у розрізі страховиків в Україні у 2021-2025 роках відображають суттєву концентрацію преміального доходу та високу мінливість позицій окремих компаній у відповідь на зміну ринкових і зовнішніх умов. У 2021-2022 роках ринок характеризувався домінуванням УСГ, яка стабільно посідала перше місце за обсягами премій (46626 та 53008 тис. грн), тоді як ТАС, ПЕРША і КНЯЖА формували другу групу великих гравців, забезпечуючи відносно рівномірний розподіл між лідерами. У 2023 році спостерігався різкий стрибок премій майже у всіх активних страховиків, насамперед в УСГ (102187 тис. грн) та ТАС (53588 тис. грн), що показує зростання попиту на міжнародне автостраховання та підвищення тарифів. Водночас на ринку з'явилися або суттєво посилилися нові учасники, зокрема ГАРДІАН із різким зростанням сум нарахованих страхових премій до 80485 тис. грн. У 2024 році відбувається перелом тенденції: премії УСГ скорочуються більш ніж удвічі (до 43942 тис. грн), тоді як ТАС виходить у беззаперечні лідери (91283 тис. грн),

а КНЯЖА та ГАРДІАН утримують високі позиції, що свідчить про перерозподіл клієнтських потоків між страховиками. У 2025 році концентрація ринку посилюється ще більше: ТАС демонструвала стрімке зростання премій до 135567 тис. грн і закріплює перше місце, УСГ частково відновила позиції (64520 тис. грн), тоді як низка страхових компаній залишилася у нижніх сегментах рейтингу з відносно незначними обсягами. Негативами стала висока залежність преміальних надходжень від обмеженого кола лідерів, різкі міжрічні коливання обсягів у ключових страховиків та асиметрія розвитку, що підвищували системні ризики «Зеленої картки» й ускладнює формування довгостроково стабільної конкурентної структури ринку міжнародного транспортного страхування.

Динаміка сум страхових відшкодувань за вимогами у 2021-2025 роках відображає зростання фінансового навантаження на систему страхування «Зелена картка» в Україні та актуалізувала потребу в удосконаленні механізмів управління ризиками в умовах трансформації страхового ринку (рис. 2.3).

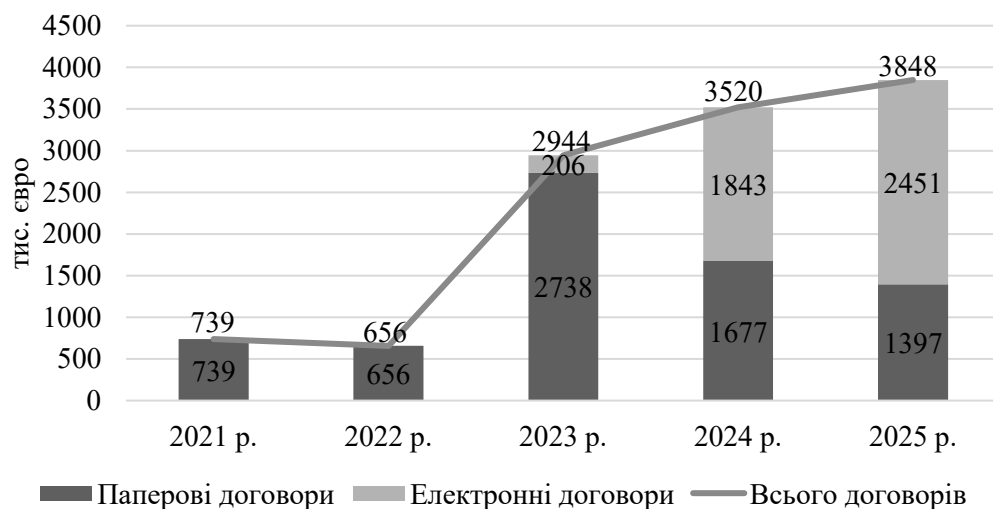


Рис. 2.3. Динаміка сум страхових відшкодувань за вимогами за договорами системи страхування «Зелена картка» в Україні у 2021-2025 рр.

Джерело: Складено автором на основі даних МТСБУ [15]

У 2021-2025 роках динаміка сум сплаченого страхового відшкодування за договорами системи страхування «Зелена картка» в Україні характеризується різким зростанням фінансового навантаження на систему. У 2021-2022 роках виплати здійснювалися лише за паперовими договорами та скоротилися з 739 до

656 тис. євро, що свідчить про відносно низький рівень врегульованих страхових випадків у цей період.

Починаючи з 2023 року, зафіксовано суттєве зростання обсягів страхових відшкодувань – до 2944 тис. євро, що пов'язано зі збільшенням кількості міжнародних страхових випадків та початком виплат за електронними договорами. У 2024-2025 роках тенденція зростання збереглася, а загальна сума виплат досягла 3848 тис. євро, при цьому домінуючу частку сформували електронні договори.

Проблемним аспектом було різке та стає зростання обсягів страхових відшкодувань після 2022 року, що говорить про підвищення аварійності за участю транспортних засобів з українською реєстрацією за кордоном, зростання середнього розміру збитків, а також вплив валютних факторів, оскільки виплати здійснюються в євро. Додатковим викликом стала концентрація значних обсягів виплат у сегменті електронних договорів, що потребувала посилення контролю за андеррайтингом і врегулюванням збитків у цифровому середовищі.

Дані дод. В щодо динаміки сум страхових відшкодувань за вимогами за договорами системи страхування «Зелена картка» у розрізі страховиків України у 2021-2025 роках показували істотне зростання загального рівня страхових виплат і водночас посилення концентрації фінансового навантаження у обмеженого кола компаній. У 2021-2022 роках обсяги страхових відшкодувань залишалися порівняно помірними та відносно рівномірно розподіленими між провідними страховиками, при цьому лідерські позиції займали ПЕРША, ТАС та УСГ, що відображало стабільний, але ще не піковий рівень страхових випадків. Починаючи з 2023 року спостерігався різкий стрибок сум відшкодувань практично у всіх активних учасників ринку, насамперед у УСГ (657 тис. євро) та ТАС (506 тис. євро), що корелювало зі зростанням кількості договорів та інтенсивності міжнародних перевезень, а також з подорожчанням врегулювання збитків за кордоном. У 2024 році тенденція до зростання зберігається і досягла пікових значень у УСГ (810 тис. євро) та ТАС (726 тис. євро), тоді як окремі страхові компанії демонстрували істотні коливання, що свідчить про нерівномірність

портфелів і відмінності у якості андеррайтингу. У 2025 році лідерство перейшло до ТАС (1062 тис. євро), тоді як УСГ частково знизила обсяги виплат (592 тис. євро), а КНЯЖА та ПЕРША суттєво посилили свої позиції, що вказує на подальший перерозподіл ризиків між страховиками. Негативними моментами залишалися висока концентрація страхових відшкодувань у декількох страховиків, значні міжрічні коливання виплат та зростання середнього розміру збитків, що підвищувало вимоги до платоспроможності страхових компаній і стійкості всієї системи «Зелена картка» в Україні.

Динаміка сум виплат, здійснених МТСБУ за рахунок коштів Фонду гарантійних страхових виплат (ФГС) у межах системи страхування «Зелена картка» у 2021-2025 роках, відображає як загальні тенденції зростання фінансового навантаження на Фонд гарантійних страхових виплат, так і структурні проблеми його функціонування (рис. 2.4).

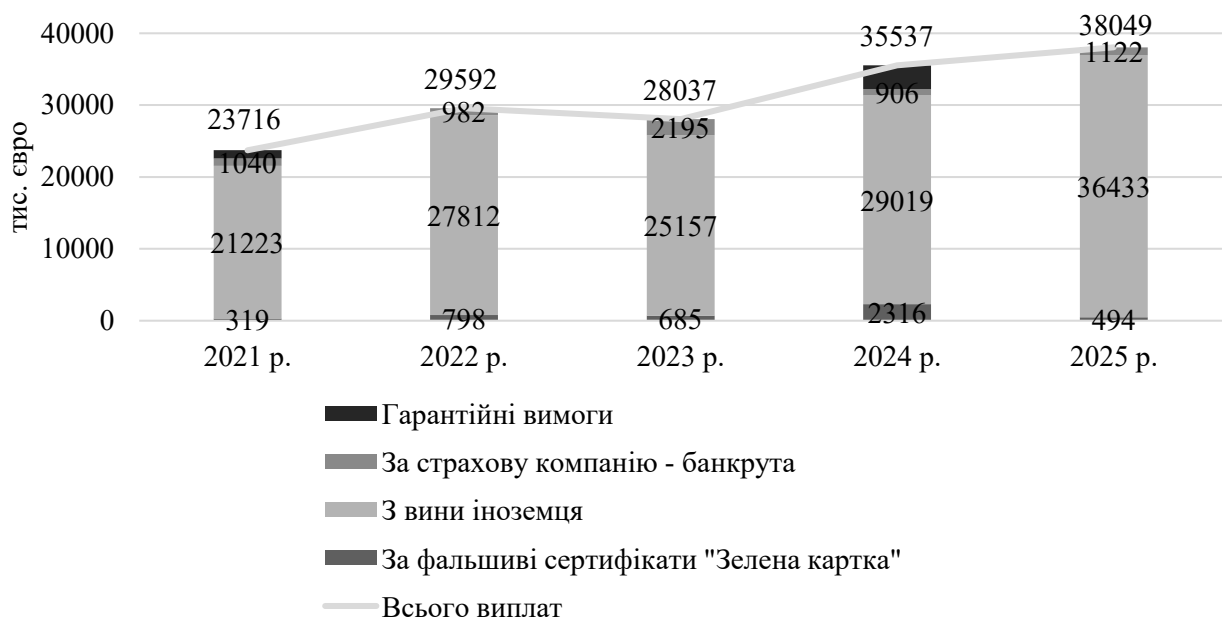


Рис. 2.4. Динаміка сум страхових виплат, що здійснює МТСБУ за рахунок коштів ФГС, за вимогами за договорами системи страхування «Зелена картка» в Україні у 2021-2025 рр.

Джерело: Складено автором на основі даних МТСБУ [15]

Протягом досліджуваного періоду загальна сума виплат за рахунок ФГС має виразну тенденцію до зростання: з 23716 тис. євро у 2021 році до 38049 тис.

євро у 2025 році. Найбільший обсяг виплат стабільно припадав на вимоги, пов'язані з дорожньо-транспортними пригодами з вини іноземців. Їх сума зростає з 21223 тис. євро у 2021 році до 36433 тис. євро у 2025 році, що свідчить про домінуючий вплив транскордонних страхових випадків на фінансову стійкість ФГС та зростання міжнародної активності автотранспорту.

Виплати за фальшивими сертифікатами «Зелена картка» характеризувалися значною волатильністю. Після зростання у 2022 році до 798 тис. євро та пікового значення у 2024 році (2316 тис. євро) у 2025 році їх обсяг різко скоротився до 494 тис. євро. Така динаміка говорить, з одного боку, про посилення контролю та цифровізацію сертифікатів, а з іншого – про високі ризики шахрайства у перехідні періоди трансформації системи.

Виплати за зобов'язаннями страхових компаній-банкротів мали нестабільний характер і коливалися в межах 906-2195 тис. євро, що вказує на наявність інституційних проблем фінансової стійкості окремих страховиків – учасників системи «Зелена картка». Окремої уваги заслуговують гарантійні вимоги, які були відсутні у 2022-2023 роках, але у 2024 році сягнули 3296 тис. євро, що свідчить про виникнення системних ризиків, пов'язаних із виконанням міжнародних гарантійних зобов'язань.

Таким чином, сучасний стан системи страхування «Зелена картка» в Україні у 2021-2025 роках характеризується глибокими структурними та фінансовими трансформаціями, зумовленими цифровізацією, зростанням міжнародної мобільності та підвищенням вартості врегулювання страхових випадків. Аналіз динаміки договорів, страхових премій і виплат свідчить про посилення ролі електронних договорів, концентрацію ринку навколо фінансово стійких страховиків і зростання навантаження на гарантійні механізми МТСБУ, що актуалізує потребу в удосконаленні системи управління ризиками, фінансової стійкості та регуляторного нагляду в межах системи «Зелена картка».

РОЗДІЛ 3

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ СТРАХУВАННЯ «ЗЕЛЕНА КАРТКА» В УКРАЇНІ

В сучасних умовах цифровізації страхових продуктів та міжнародних стандартів взаємного визнання електронних документів перспективою розвитку системи страхування «Зелена картка» в Україні є посилення цифрового захисту електронних сертифікатів «Зелена картка». Такий напрям є не лише технічною вимогою адаптації до світових тенденцій, а й логічно обґрунтованим, оскільки він здатен суттєво підвищити надійність, юридичну силу та міжнародне визнання електронних сертифікатів «Зелена картка».

Наукові дослідження вітчизняних вчених підкреслюють, що розвиток міжнародного автострахування «Зелена картка» у контексті активної цифровізації потребує не лише адаптації правових засад, але й впровадження технічних засобів забезпечення інформаційної безпеки. Так, Шаповал Л. П. і Колотій Ю. С. наголошують, що ефективність функціонування цього сегменту страхування тісно пов'язана з якістю інформаційних процесів та готовністю до цифрових трансформацій у страхових операціях [6, с.43]. Аналогічно, Семенчук І. А. визначає тенденції розвитку системи «Зелена картка», зокрема необхідність модернізації механізмів обміну інформацією між учасниками страхового процесу [16, с.126].

Офіційна практика МТСБУ вже містить елементи цифрових рішень: з 2025 року електронні сертифікати міжнародного страхування можуть бути пред'явлені контролюючим органам у цифровому форматі, а кожен сертифікат містить QR-код для перевірки у централізованій базі даних [17]. Однак сам факт наявності PDF-сертифіката та QR-коду, без належних криптографічних засобів автентифікації, не забезпечує повноцінного захисту від підробок, несанкціонованих змін або маніпуляцій, що може призвести до юридичних та операційних ризиків на міжнародних кордонах та при врегулюванні страхових випадків.

Міжнародний досвід, зокрема в країнах Європейського Союзу, демонструє, що впровадження цифрових підписів і цифрових сертифікатів на базі інфраструктури відкритих ключів є ефективним механізмом захисту електронних документів і підтвердження їх автентичності та цілісності. Такі цифрові підписи, що ґрунтуються на стандартах криптографії, забезпечують підтвердження особи підписанта та захист від несправжнього внесення змін до документа, що є критично важливим для страхових сертифікатів міжнародного рівня. Євтушенко Н. М., Кривенко Ю. В. і Стеценко Д. І. підкреслюють, що застосування електронних підписів, цифрових сертифікатів та інших форм криптографічного захисту є передумовою безпечної обробки електронних страхових документів [18, с.110].

У науковому контексті правове та технічне підґрунтя цифрової ідентифікації та довірчих послуг в Україні досліджується як частина процесу гармонізації з європейськими стандартами. Вовк М., Заяць О. та Юркевич Ю. надають комплексний аналіз правового регулювання електронної ідентифікації та довірчих електронних довірчих послуг, що має пряме застосування в контексті цифрових сертифікатів страхування [19, с.123]. Українські стандарти та нормативи щодо електронного підпису і кваліфікованих електронних довірчих послуг (електронні сертифікати відкритих ключів) вже узгоджуються з міжнародними практиками, що вимагають високого рівня автентичності та захисту електронних документів у трансграничному середовищі [20].

Міжнародний досвід цифрового впровадження також підтверджує, що електронні сертифікати для автострахування поступово стають нормою: механізм прийняття цифрових сертифікатів «Зелена картка» у PDF-форматі всередині міжнародної системи імплементується з 2025 року, що відкриває шлях для повсюдного використання електронних сертифікатів як повноцінних доказів страхового покриття [21]. Така тенденція відображає потребу у забезпеченні вищого рівня захисту електронних сертифікатів, зокрема шляхом застосування цифрового підпису, електронних печаток і систем управління ключами, що дозволить уникати підробок і забезпечувати міжнародне визнання документа без

додаткових перевірок паперових носіїв.

З огляду на вищезгадане, посилення цифрового захисту електронних сертифікатів «Зелена картка» в Україні, на наш погляд, має розглядатися як сукупний набір технічних і правових заходів, що базуються на:

– інтеграції електронних цифрових підписів або криптографічно захищених механізмів підписання електронних сертифікатів, які забезпечують автентичність та непідробність документів, що є критично важливим для транскордонного застосування;

– гармонізації українського законодавства щодо електронної ідентифікації та довірчих послуг (електронні довірчі послуги) з міжнародними стандартами та рекомендаціями щодо цифрової автентифікації;

– підтримки централізованої системи верифікації полісів з використанням QR-кодів та цифрових підписів у поєднанні із системами управління відкритими ключами для ефективної перевірки страхових сертифікатів при перетині кордонів та контролі страхових випадків.

Відтак перспектива посилення цифрового захисту електронних сертифікатів «Зелена картка» у вітчизняній системі страхування базується на поєднанні українських наукових напрацювань щодо цифрових технологій в страхуванні, правового забезпечення довірчих електронних послуг та міжнародних тенденцій переходу до електронного формату сертифікату «Зелена картка» з відповідними механізмами безпеки. Це створює передумови не лише для підвищення якості страхових послуг, а й для зміцнення міжнародної довіри та взаємної визнаної автентичності електронних страхових документів у глобальному контексті.

У сучасних умовах розвитку міжнародного страхування цивільно-правової відповідальності транспортних засобів одним із критично важливих перспективних напрямів підвищення ефективності роботи системи «Зелена картка» є інтеграція механізмів прямого врегулювання збитків та компенсацій для потерпілих. Така інтеграція спрямована на оптимізацію процедури відшкодування збитків потерпілим у ДТП, зменшення адміністративних і

судових бар'єрів, підвищення захисту прав осіб, що постраждали, а також наближення української правової практики до міжнародних стандартів.

Поточна система міжнародного страхування «Зелена картка» в Україні функціонує на підставі членства України у Міжнародній системі автострахування «Зелена картка», де національне МТСБУ гарантує виконання зобов'язань страховиків-членів системи щодо відшкодування шкоди потерпілим у країнах-членах системи відповідно до місцевого законодавства. Виплата страхового відшкодування здійснюється відповідно до вимог законодавства тієї країни, де сталася ДТП, а наявність сертифіката «Зелена картка» є обов'язковою умовою для виїзду за кордон власника транспортного засобу та доказом наявності страхового покриття для потерпілих третіх осіб.

Українські наукові праці з питань автострахування, зокрема Мельник Т. А. щодо аналізу відповідальності страхових компаній за виплату компенсацій при ОСЦПВ, вказують на наявні процедурні недоліки та складнощі практичного врегулювання страхових вимог, зокрема ті, що пов'язані із затримками врегулювання або складністю відшкодування збитків потерпілим у ДТП внаслідок нерегульованості певних процедур [22, с.230]. Руштин О. М. підкреслює необхідність удосконалення законодавства, зокрема щодо зобов'язань страховика у сфері своєчасного та повного відшкодування страхових виплат [23, с.198].

Досвід Європейського Союзу щодо правових механізмів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів передбачає прями права потерпілих на звернення до страховика або його представника для отримання компенсації без необхідності доведення всіх обставин через посередницького інституту, що значно спрощує процес отримання відшкодування. Згідно зі статтею 18 Директиви Європейського Парламенту та Ради 2009/103/ЄС щодо страхування цивільної відповідальності щодо використання транспортних засобів та забезпечення виконання зобов'язання страхувати таку відповідальність, держави-члени мають забезпечити право потерпілого, який зазнав шкоди в результаті ДТП, подати

прямий позов до страхової компанії, що застрахувала відповідальність винуватця ДТП [24]. Це правило діє незалежно від того, у якій країні сталася ДТП, і має на меті забезпечити більший рівень правового захисту потерпілих та оперативність врегулювання вимог.

Дослідження іноземних науковців, зокрема Бліз Ф., також свідчать про переваги впровадження механізмів прямого врегулювання страхових вимог. У контексті системи «Зелена картка» у Європейській економічній зоні потерпілий має можливість безпосередньо звертатися до органу (або бюро) країни, де сталася ДТП, для подальшого врегулювання та виплати компенсації, включно з можливістю подати позов до страховика або його представника зі врегулювання вимог [25]. Зазначене сприяє швидкому вирішенню справи та підвищенню рівня правового захисту осіб, які зазнали шкоди.

Запровадження таких механізмів у національну систему страхування «Зелена картка» в Україні має декілька важливих перспективних ефектів. По-перше, прямий доступ потерпілих до страховиків або їх представників зі врегулювання вимог дозволяє скоротити часові витрати на отримання компенсації, що особливо критично у випадках серйозних майнових та тілесних ушкоджень. По-друге, це сприятиме підвищенню правової прозорості та створенню умов для однакового рівня захисту прав потерпілих незалежно від того, де сталася ДТП – в Україні чи за кордоном, але за участю українських страховиків чи їх представників.

Українське законодавство може бути вдосконалене шляхом імплементації положень, що гарантують право прямого позову потерпілих до страховика, аналогічно до вимог європейського законодавства. Такий підхід включає розробку чітких нормативних вимог щодо строків та формальних умов надання обґрунтованої пропозиції щодо компенсації, обов'язків призначати представників зі врегулювання вимог у країні проживання потерпілих, а також механізмів адміністративних чи фінансових санкцій за невиконання зобов'язань з боку страховика. Наявність таких механізмів значно посилить правові гарантії для потерпілих та підвищить рівень довіри до системи міжнародного

страхування «Зелена картка» в Україні.

У цілому інтеграція механізмів прямого врегулювання збитків та компенсацій для потерпілих у систему «Зелена картка», з нашої точки зору, є обґрунтованою перспективою розвитку, що ґрунтується на передовому міжнародному досвіді, зокрема європейських правових стандартах, і спрямована на підвищення ефективності, оперативності та справедливості виплат страхових компенсацій потерпілим у ДТП з участю транспортних засобів застрахованих у системі «Зелена картка». Така інтеграція відповідає принципам захисту прав потерпілих та може стати важливим кроком у вдосконаленні української системи обов'язкового автострахування.

У практичному українському правовому полі система обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ) і міжнародне обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності (застосовуване через сертифікат «Зелена картка») функціонують як окремі, але юридично пов'язані інструменти. Відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», внутрішній договір ОСЦПВ діє лише на території України, тоді як міжнародний договір із сертифікатом «Зелена картка» дійсний лише у країнах-членах міжнародної системи «Зелена картка» та підтверджує наявність страхового покриття відповідно до вимог законодавства тієї країни, де сталася ДТП [12]. При в'їзді на територію України власник авто з іноземною реєстрацією має мати або сертифікат «Зелена картка», або чинний договір ОСЦПВ на увесь період перебування; український власник авто, навпаки, повинен мати сертифікат «Зелена картка» для виїзду за кордон до країн-учасниць системи.

Дослідження Журавки О. С., Пігуль Н. Г. і Горобець Є. В. свідчать, що різні правові режими ОСЦПВ і «Зелена картка» зумовлені історичними особливостями та міжнародними зобов'язаннями України як члена міжнародної системи автострахування [26, с.252]. Скороход Т. О. підкреслює, що міжнародна система була створена на підставі Рекомендації робочої групи з автомобільного

транспорту Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН, і її функціонування передбачає принцип взаємного визнання страхових сертифікатів між національними бюро учасників [13, с.150].

Однією з центральних перспектив розвитку науково-практичного забезпечення автостраховання в Україні є інтеграційний підхід до формування єдиної системи обов'язкового страхового захисту, що би поєднувала внутрішній (ОСЦПВ) і міжнародний («Зелена картка») режими покриття. Така інтеграція може бути розглянута як спосіб усунення юридичних і операційних розривів між двома режимами та створення єдиного механізму забезпечення прав потерпілих у ДТП незалежно від місця настання страхової події, що узгоджується з практиками зарубіжних країн, де аналогічні форми автостраховання взаємодіють у межах єдиного законодавчого і технічного поля.

Дослідження Демірбілека І. та Духачкової Є. з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів підкреслює, що даний вид страхування як концепція існує у двох формах: внутрішня обов'язкова система й міжнародні договори, які розширюють покриття на територію інших юрисдикцій [27, с.43; 28, с.120]. Прикладом є європейський контекст, де Директива Європейського Парламенту та Ради 2009/103/ЄС щодо страхування цивільної відповідальності щодо використання транспортних засобів та забезпечення виконання зобов'язання страхувати таку відповідальність координує вимоги щодо мінімального покриття, порядку врегулювання вимог, а також регулювання прав і обов'язків страховиків і потерпілих у всіх державах-членах [24]. У рамках Європейського Союзу національні системи ОСЦПВ і системи «Зеленої картки» були по суті гармонізовані на рівні мінімальних стандартів покриття та процедур взаємозаліку зобов'язань між національними бюро, хоча сертифікат «Зелена картка» безпосередньо не завжди є юридично обов'язковим для водіїв на внутрішніх кордонах ЄС.

В українській науці питання інтеграції системи ОСЦПВ і міжнародної «Зеленої картки» розглядається в контексті євроінтеграції та внесення змін у законодавство у відповідності до європейських стандартів автостраховання.

Дослідження Вергелюк Ю., Ганцяк М. і Болдової А. підкреслюють, що адаптація української системи до стандартів ЄС є актуальним завданням не лише для покращення сервісу для водіїв і захисту прав потерпілих, але й для побудови більш ефективних механізмів взаємодії внутрішніх і міжнародних форм страхового покриття [29, с.310].

Перспектива інтеграції таких систем в Україні може бути обґрунтована як логічний крок еволюційного розвитку ринку автострахування з огляду на рекомендації міжнародної практики щодо забезпечення рівного доступу до страхового захисту. Такий підхід, на нашу думку, може включати:

- уніфікацію правових норм щодо умов страхового покриття та мінімальних лімітів відповідальності як для внутрішніх, так і міжнародних договорів, що дозволить уникати ситуацій, коли потерпілі отримують різний рівень захисту залежно від географії ДТП;

- створення єдиних процедур адміністрування та врегулювання вимог, які би скоротили дублювання документальних вимог і адміністративних бар'єрів для страховиків і страхувальників;

- розбудову централізованої інформаційної інфраструктури, що би забезпечила оперативний обмін даними про діючі полісні договори і сертифікати як у внутрішніх, так і міжнародних сегментах страхування.

Такий підхід відповідає міжнародній практиці координування ОСЦПВ і системи «Зелена картка» систем, де на рівні ЄС та інших міжнародних домовленостей гарантується взаємне визнання і ефективний розрахунок зобов'язань між національними бюро, що сприяє рівним умовам захисту потерпілих у всіх юрисдикціях.

Загалом підхід до інтеграції міжнародного і внутрішнього обов'язкового автострахування в Україні містить не лише юридичну реконфігурацію нормативно-правової бази, а й впровадження єдиних технологічних і процедурних стандартів на основі світової практики, що потенційно підвищить ефективність гарантування прав потерпілих у ДТП та загальну стабільність системи обов'язкового страхування в Україні.

ВИСНОВКИ

У результаті проведеного дослідження стану та перспектив розвитку системи страхування «Зелена картка» в умовах трансформаційних змін економіки України зроблено такі висновки:

1. Встановлено, що система міжнародного страхування «Зелена картка» є ефективним інституційно-правовим механізмом забезпечення безперервного страхового покриття цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів за межами національної юрисдикції та гарантування захисту прав потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах за участю іноземних водіїв. Функціонування системи ґрунтується на принципах взаємного визнання страхових сертифікатів, обов'язковості страхування, координації діяльності національних бюро та гарантованого відшкодування шкоди відповідно до законодавства країни настання ДТП, що забезпечує її стабільність і ефективність у міжнародному масштабі. Ключова роль у реалізації цих принципів належить інституційній взаємодії МТСБУ з національними страховими бюро інших держав за координації Міжнародної ради бюро. У цілому система «Зелена картка» обґрунтовано розглядається не лише як технічний інструмент міжнародного автострахування, а як важливий соціально-економічний та правовий інститут, що сприяє інтеграції національного страхового ринку у міжнародний страховий простір і підвищенню рівня захисту учасників міжнародного дорожнього руху.

2. Проведений аналіз показав, що система страхування «Зелена картка» в Україні у 2021-2025 роках пройшла етап глибоких структурних, технологічних та фінансових трансформацій, зумовлених цифровізацією, змінами міжнародної мобільності та підвищенням вартості врегулювання страхових випадків. Дослідження свідчить про перехід ринку від кількісного зростання до фази стабілізації, посилення ролі електронних договорів, концентрацію преміальних надходжень і страхових виплат навколо фінансово стійких страховиків, а також зростання навантаження на гарантійні механізми МТСБУ. Виявлені проблемні

аспекти, такі як висока волатильність обсягів договорів, нерівномірний розподіл клієнтських потоків та валютні ризики, актуалізують потребу в удосконаленні управління ризиками, фінансової стійкості учасників системи та регуляторного нагляду для забезпечення ефективного функціонування міжнародного механізму страхового захисту цивільно-правової відповідальності в умовах трансформаційних змін українського страхового ринку.

3. Аргументовано, що перспективи розвитку системи страхування «Зелена картка» в Україні зосереджуються на трьох взаємопов'язаних напрямках: посиленні цифрового захисту електронних сертифікатів, інтеграції механізмів прямого врегулювання збитків і компенсацій для потерпілих та інтеграційному підході до формування єдиної системи обов'язкового страхового захисту, яка поєднувала б внутрішній (ОСЦПВ) і міжнародний («Зелена картка») режими покриття. Ці напрямки ґрунтуються на наукових напрацюваннях вітчизняних дослідників щодо цифрових технологій в страхуванні, правового забезпечення довірчих електронних послуг, а також на міжнародному досвіді застосування криптографічно захищених електронних сертифікатів, прямого доступу потерпілих до страховиків у ЄС та гармонізації системи ОСЦПВ і системи «Зеленої картки» на рівні мінімальних стандартів покриття та процедур взаємозаліку зобов'язань між національними бюро. Реалізація зазначених заходів дозволяє підвищити надійність, юридичну силу та міжнародне визнання сертифікатів «Зелена картка», забезпечити оперативність і прозорість виплат страхових компенсацій, а також створює умови для уніфікації правових і процедурних механізмів внутрішнього та міжнародного страхування, що відповідає сучасним стандартам транснаціонального автострахування та гарантує високий рівень захисту прав потерпілих у ДТП.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. МТСБУ. Що таке страховий сертифікат «Зелена картка». URL: <https://mtsbu.ua/greencard/shcho-take-strahovij-sertifikat-zelena-kartka> (дата звернення: 05.01.2026).
2. Салайчук О. М. Генезис автотранспортного страхування. *Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки*. 2016. Т. 1. №2. С. 129-134.
3. Мельник Т. А., Нечаєнко О. В. Євроінтеграція українського автомобільного страхування «Зелена картка». *Наукові записки [Центральноукраїнського національного технічного університету]*. 2022. Вип. 30. С. 52-59.
4. International Motor Insurance System (Green Card): Report of the Council of Bureau. URL: <https://unece.org/sites/default/files/2022-07/ECE-TRANS-SC1-2022-2e.pdf> (дата звернення: 05.01.2026).
5. Марценюк О. В., Руда О. Л., Гонца А. В. Сучасний стан та особливості розвитку ринку транспортного страхування в умовах воєнного стану. *Інвестиції: практика та досвід*. 2025. №21. С. 213-220.
6. Шаповал Л. П., Колотій Ю. С. Розвиток системи автотранспортного страхування «Зелена картка» в Україні. *Економіка. Фінанси. Право*. 2017. №11/2. С. 41-44.
7. Чвортко Л. А., Кирилюк І. М., Литвин О. В. Механізми функціонування системи страхування «Зелена картка» в міжнародному туризмі. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2025. Вип. 2. С. 214-228.
8. De Mot J., Faure M. Special Insurance Systems for Motor Vehicle Liability. *The Geneva Papers on Risk and Insurance – Issues and Practice*. 2014. Vol. 39. Is. 3. P. 569-584.
9. Goliadze N. International Practice Related to Compulsory MTPL Insurance. *Caucasus Journal of Social Sciences – Economic*. 2023. Vol. 12. P. 1-24.
10. Никифорак В. Умови і порядок реалізації завдань міжнародної системи

страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів «Зелена картка». *Підприємництво, господарство і право*. 2019. №12. С. 51-55.

11. Shapoval L., Zavora T. Vehicle Insurance Market Competitive Position Estimation in Ukraine in Terms of European Integration. *International Journal of Engineering & Technology*. 2018. Vol. 7. Is. 4.8. P. 772-777.

12. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закону України від 21.05.2024 р. №3720-IX. Дата оновлення: 01.01.2026. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3720-20#Text> (дата звернення: 05.01.2026).

13. Скороход Т. О. «Зелена картка» як механізм гарантованого соціального захисту майнових інтересів постраждалих у дорожньо-транспортних пригодах. *Вісник [Київського інституту бізнесу та технологій]*. 2017. №2. С. 149-151.

14. Федорова Н. Специфіка мотиваційного складника споживчої поведінки страхувальників. *Соціологічні студії*. 2016. №1 (8). С. 84-91.

15. МТСБУ. Статистика. URL: <https://mtsbu.ua/about/statistics> (дата звернення: 05.01.2026).

16. Семенчук І. А. Система «Зелена картка» як інструмент захисту відповідальності громадян. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Економічні науки*. 2016. Вип. 16. Ч. 3. С. 123-127.

17. МТСБУ. Електронний договір. URL: <https://mtsbu.ua/greencard/elektronnij-dogovir> (дата звернення: 05.01.2026).

18. Євтушенко Н. М., Кривенко Ю. В., Стеценко Д. І. Цифрові технології у страхуванні. *Міжнародний науковий журнал «Грааль науки»*. 2024. №43. С. 105-114.

19. Vovk M., Zaiats O., Yurkevych Y. Legal regulation of electronic identification and electronic trust services in Ukraine: prospects for improvement and development under the conditions of harmonization with the law of the European Union. *Socio-Economic Relations in the Digital Society*. 2024. Vol. 1 (51). P. 117-126.

20. Регламент роботи кваліфікованого надавача електронних довірчих послуг «Дія». URL: <https://ca.diia.gov.ua/reglament> (дата звернення: 05.01.2026).

21. Green Cards in electronic format must be accepted in 3 months. URL: <https://www.cobx.org/node/11055> (дата звернення: 05.01.2026).

22. Мельник Т. А. Страхування відповідальності власників транспортних засобів в Україні в контексті євроінтеграції та страхового менеджменту. *Центральноукраїнський науковий вісник. Серія: Економічні науки.* 2023. Вип. 9 (42). С. 225-235.

23. Руштин О. М. Проблеми відповідальності страхових компаній по зобов'язаннях із договорів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. *Право та інноваційне суспільство.* 2015. №1 (4). С. 196-201.

24. Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability (Codified version) (Text with EEA relevance). URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2009/103/oj/eng> (дата звернення: 05.01.2026).

25. Blees F. Cross-border traffic accidents and claims handling in Europe. URL: https://www.europeanlawinstitute.eu/fileadmin/user_upload/p_eli/SIGs/Insurance_Law_SIG/19.05.2022_Presentation_by_Frits_Blees.pdf (дата звернення: 05.01.2026).

26. Журавка О. С., Пігуль Н. Г., Горобець Є. В. Регуляторні трансформації та тенденції розвитку ринку автотранспортного страхування в Україні. *БізнесІнформ.* 2025. №10. С. 449-458.

27. Demirbilek I. Motor vehicles third party liability insurances applied in Turkey: example applications. *International Journal of Insurance and Finance.* 2022. Vol. 2. Is. 2. P. 37-46.

28. Ducháčková E. Current Issues of Automobile Insurance. *European Financial and Accounting Journal.* 2011. Vol. 6. Is. 3. P. 111-122.

29. Вергелюк Ю., Ганцяк М., Болдова А. Доступність ОСЦПВ в Україні в контексті адаптації до стандартів ЄС. *Acta Academiae Beregsasiensis. Economics.* 2025. Вип. 10. С. 300-313.

Додаток А

Динаміка кількості укладених договорів за системою страхування «Зелена картка» у розрізі страхових компаній в Україні у 2021-2025 рр.

Страхова компанія	2021		2022		2023		2024		2025	
	Кількість, шт	Місце в рейтингу	Кількість, шт	Місце в рейтингу	Кількість, шт	Місце в рейтингу	Кількість, шт	Місце в рейтингу	Кількість, шт	Місце в рейтингу
АРКС	-	-	-	-	2541	11	2	11	4332	10
АСКА	810	9	823	10	2	12	-	-	-	-
ВУСО	-	-			7002	6	3933	10	6269	6
ГАРДІАН	-	-	4502	7	22907	2	18776	2	10426	4
ІНГО	2333	8	3121	9	7152	5	6013	7	5226	8
КНЯЖА	6888	3	9918	2	14384	3	17543	3	13477	3
ОРАНТА	3874	5	4854	5	5355	9	5672	8	4960	9
ПЕРША	5108	4	5270	4	6232	8	7060	6	5962	7
ПЗУ Україна	3448	6	4660	6	6326	7	9984	5	7725	5
ТАС	8067	2	8919	3	13785	4	22368	1	21934	1
УСГ	17396	1	24320	1	39171	1	15367	4	19484	2
УТСК	3394	7	3304	8	3241	10	4294	9	3484	11

Джерело: Складено автором на основі даних МТСБУ [14]

Додаток Б

Динаміка сум нарахованих страхових премій за договорами системи страхування «Зелена картка» у розрізі страховиків в Україні у 2021-2025 рр.

Страхова компанія	2021		2022		2023		2024		2025	
	Сума, тис. грн	Місце в рейтингу	Сума, тис. грн	Місце в рейтингу	Сума, тис. грн	Місце в рейтингу	Сума, тис. грн	Місце в рейтингу	Сума, тис. грн	Місце в рейтингу
АРКС	-	-	-	-	7937	11	7898	11	11201	11
АСКА	1607	9	1226	10	19	12	-	-	-	-
ВУСО	-	-	-	-	19150	8	9417	10	17243	9
ГАРДІАН	-	-	11489	5	80485	2	52351	3	29261	7
ІНГО	8942	7	8969	8	27487	6	26511	7	30297	6
КНЯЖА	14089	4	17257	4	39649	4	60065	2	44058	3
ОРАНТА	8940	8	9631	7	15278	9	18948	9	22667	8
ПЕРША	28248	2	23391	3	34633	5	38599	5	34585	5
ПЗУ Україна	9191	6	10474	6	22932	7	38234	6	37568	4
ТАС	27876	3	26114	2	53588	3	91283	1	135567	1
УСГ	46626	1	53008	1	102187	1	43942	4	64520	2
УТСК	9499	5	8282	9	12488	10	19293	8	17102	10

Джерело: Складено автором на основі даних МТСБУ [14]

Додаток В

Динаміка сум страхових відшкодувань за вимогами за договорами системи страхування «Зелена картка» у розрізі страховиків в Україні у 2021-2025 рр.

Страхова компанія	2021		2022		2023		2024		2025	
	Сума, тис. євро	Місце в рейтингу	Сума, тис. євро	Місце в рейтингу	Сума, тис. євро	Місце в рейтингу	Сума, тис. євро	Місце в рейтингу	Сума, тис. євро	Місце в рейтингу
АРКС	-	-	-	-	16	11	99	9	77	10
АСКА	20	9	9	10	80	10	-	-	-	-
ВУСО	-	-	-	-	-	-	102	8	67	11
ГАРДІАН	-	-	15	9	278	4	624	3	226	6
ІНГО	83	4	29	7	476	3	146	7	160	9
КНЯЖА	76	5	61	5	252	5	274	5	508	3
ОРАНТА	27	8	41	6	172	8	88	10	223	7
ПЕРША	206	1	134	2	208	6	346	4	474	4
ПЗУ Україна	47	6	24	8	203	7	217	6	256	5
ТАС	138	2	90	4	506	2	726	2	1062	1
УСГ	91	3	162	1	657	1	810	1	592	2
УТСК	43	7	92	3	97	9	87	11	202	8

Джерело: Складено автором на основі даних МТСБУ [14]