

СУДОВИЙ ЗАХИСТ УЧАСНИКІВ ВІДНОСИН СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВТОВЛАСНИКІВ У КОНТЕКСТІ ГАРМОНІЗАЦІЇ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ТА ЄС

JUDICIAL PROTECTION OF PARTICIPANTS IN MOTOR VEHICLE OWNERS' CIVIL LIABILITY INSURANCE RELATIONS IN THE CONTEXT OF HARMONIZATION OF UKRAINIAN AND EU LEGISLATION

Кульчій О.О., к.ю.н.,
доцент кафедри права
Полтавський університет економіки і торгівлі

У статті досліджуються актуальні питання судового захисту прав учасників договірних відносин щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів у контексті гармонізації законодавства України з правом Європейського Союзу.

Проаналізовано зміни у правовому регулюванні цих відносин, пов'язані з прийняттям нового Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» 2024 року. На основі аналізу судової практики встановлено тенденцію до зростання кількості спорів у цій сфері після спаду 2022 року, при цьому значну частку становлять справи за регресними вимогами страховиків та МТСБУ.

Досліджено вплив нових законодавчих положень на захист прав страхувальників та вигодонабувачів, зокрема щодо заборони застосування франшизи, збільшення розмірів відшкодування моральної шкоди, зміни підходів до визначення розміру відшкодування за пошкоджене майно. Проаналізовано позитивні зміни щодо виключення окремих підстав для регресних позовів страховиків та законодавчого закріплення статусу споживача страхових послуг за фізичними особами – учасниками досліджуваних договірних відносин. Розглянуто міжнародний досвід регулювання подібних відносин, зокрема практику окремих країн ЄС.

Виявлено потенційні проблемні аспекти нового регулювання, зокрема щодо механізму компенсації страховикам за пільгове страхування окремих категорій осіб та строків приведення розмірів страхових сум у відповідність до європейських стандартів. Зроблено висновок про те, що новий закон враховує актуальну судову практику та спрямований на мінімізацію підстав для спорів, однак повна оцінка ефективності нових норм потребує аналізу певного періоду їх практичного застосування. Окреслено перспективи подальших досліджень, зокрема щодо впливу нових норм на страховий ринок та розробки пропозицій з удосконалення законодавства з урахуванням нових викликів.

Ключові слова: страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів; судовий захист; гармонізація законодавства; страхове відшкодування.

The article explores current issues related to judicial protection of the rights of parties to contractual relations concerning mandatory civil liability insurance for motor vehicle owners in the context of harmonizing Ukrainian legislation with European Union law.

The changes in the legal regulation of these relations, associated with the adoption of the new 2024 Law of Ukraine "On Mandatory Civil Liability Insurance for Motor Vehicle Owners," have been analyzed. Based on an examination of judicial practice, a trend toward an increase in disputes in this area has been identified following a decline in 2022. A significant proportion of these cases involve recourse claims by insurers and the Motor (Transport) Insurance Bureau of Ukraine (MTIBU).

The impact of new legislative provisions on the protection of the rights of policyholders and beneficiaries has been examined, particularly in relation to the prohibition of deductibles, the increase in compensation for non-pecuniary damage, and changes in approaches to determining compensation for damaged property. Positive developments have been analyzed, including the exclusion of certain grounds for insurers' recourse claims and the legislative recognition of the consumer status of insurance services for individuals participating in contractual relations. The article also considers international experience in regulating similar relations, with a focus on the practices of specific EU countries.

Potential problematic aspects of the new regulation have been identified, including the mechanism for compensating insurers for preferential insurance of certain categories of individuals and the timelines for aligning insurance amounts with European standards. It is concluded that the new law takes into account current judicial practice and aims to minimize grounds for disputes; however, a comprehensive evaluation of the effectiveness of the new provisions requires an analysis of their practical application over a certain period. Prospects for further research are outlined, particularly regarding the impact of the new provisions on the insurance market and the development of proposals for legislative improvement in response to emerging challenges.

Key words: civil liability insurance for motor vehicle owners; judicial protection; legislative harmonization; insurance compensation.

Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (надалі – ОСЦПВВНТЗ) з моменту прийняття Закону України «Про ОСЦПВВНТЗ» № 1961-IV [1], що закріпив його загальну обов'язковість, стало загальною практикою, утвердилося у суспільній свідомості як необхідний механізм захисту прав його учасників. За 20 років сформувалася практика застосування закону та пов'язаних із ним підзаконних нормативних актів, у т.ч. судова практика. Водночас, слід визнати, що значна кількість судових спорів щодо застосування чинного законодавства свідчила про необхідність підвищення його ефективності.

Угода про асоціацію з ЄС [2] встановила зобов'язання України щодо наближення чинного законодавства України до законодавства ЄС (ст. 133). Більш детально особливості нормативно-правового зближення визначено Додатком XVII Угоди про асоціацію, а щодо страхових

послуг – підрозділом В Доповнення XVII-2. З-поміж інших, цей підрозділ визначав зобов'язання України упродовж двох років з дня набрання чинності Угодою про асоціацію впровадити у національне законодавство положення Директиви № 2009/103/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 16 вересня 2009 року щодо страхування від цивільної відповідальності по відношенню до використання автотранспортних засобів та забезпечення виконання зобов'язань щодо страхування такої відповідальності [2; 3]. Норми, які гармонізують мінімальні розміри страхових сум із європейськими стандартами (ст. 9) було дозволено відтермінувати до 8 років. Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом набула чинності 1 вересня 2017 року. Тож 2 роки з цього моменту сплигло ще 1 вересня 2019 року, 8 років сплине 1 вересня 2025 року, однак взяті на себе зобов'язання у частині гармонізації законодавства Україна протермінувала. Після

початку повномасштабної війни та набуття Україною статусу кандидата у члени Європейського Союзу з 23 червня 2022 року питання виконання зобов'язань щодо нормативно-правового наближення набуло особливої актуальності. Відтак, наприкінці 2022 року до ВР України було подано проєкт нового закону, спрямованого на усунення означеної проблеми та, водночас, підвищення ефективності регулювання досліджуваної сфери відносин з урахуванням попередньої практики. 21 травня 2024 року новий закон було прийнято, більшість його норм набудуть чинності уже з початку 2025 року [4; 8].

Оскільки цей закон є новим, його потенційний вплив на регульовану сферу, особливо в контексті судового захисту прав учасників відносин щодо страхування відповідальності власників транспортних засобів досліджено недостатньо.

Окремі аспекти проблематики страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів з позицій гармонізації із регламентів ЄС та судового захисту прав та інтересів розглядалися українськими науковцями як з юридичної, так і з економічної точок зору [5].

В. Г. Репецький досліджує правові наслідки звільнення від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, наголошуючи на необхідності внесення змін до законодавства для мінімізації спірних питань, а також підкреслює важливість інформаційно-просвітницької роботи серед громадян щодо їхніх прав та обов'язків у цій сфері [6].

О. О. Більчук аналізує норму на момент дослідження ще проєкту закону № 8300 щодо нікчемності правочинів про передання права вимоги до МТСБУ та прагне обґрунтувати відсутність належного обґрунтування легітимної мети таких обмежень [7].

Загалом можна стверджувати про певне спадання наукового інтересу до проблематики страхування після того як регулювання досліджуваних відносин увійшло у відносно стабільну фазу (хоча зміни до Закону «Про ОСЦПВВНТЗ» № 1961-IV вносилися майже 20 разів) [1].

Цінним джерелом інформації про новий закон є документи, що супроводжували процес його прийняття: пояснювальні записки, порівняльні таблиці редакцій, висновки та зауваження підрозділів Апарату Верховної Ради України, Висновки Комітетів Верховної Ради України тощо [4].

Таким чином, актуальність дослідження зумовлена необхідністю адаптації законодавства України щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів до вимог європейських стандартів відповідно до Угоди про асоціацію з ЄС. Прийняття нового закону, спрямованого на усунення законодавчих прогалів та підвищення ефективності регулювання, вимагає наукового аналізу його положень і впливу на судовий захист прав учасників страхових відносин. Невелика кількість актуальних досліджень у цій сфері підкреслює важливість цієї роботи для правозастосовної практики в умовах євроінтеграції.

Метою статті є аналіз окремих новел Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [8] у контексті гармонізації із законодавством ЄС та прогностичний аналіз їх потенційного впливу на судовий захист прав та законних інтересів учасників відповідних відносин (передусім страхувальників та вигодонабувачів – третіх осіб).

Захист суб'єктивних цивільних прав є одним із найважливіших інструментів забезпечення їх існування. Це обумовлено тим, що реалізація таких прав часто зустрічає перешкоди, які можуть виникати внаслідок неправомірних дій інших осіб. Такі дії спрямовані на утруднення або попередження законного здійснення суб'єктивних цивільних прав [9, с. 174].

Основною метою забезпечення прав учасників страхових відносин є їхня безпосередня охорона. На наш погляд, ефективний правовий захист, що охоплює не лише цивільно-правові аспекти, дозволить звести до мінімуму випадки порушення прав зазначених учасників та застосувати засоби захисту лише як крайній захід. Водночас, не варто недооцінювати значення засобів захисту, оскільки їх наявність, суворість та невідворотність є важливими факторами, що сприяють загальному забезпеченню прав, зокрема через механізми відповідальності.

Найбільш дієвою та універсальною формою захисту цивільних прав та інтересів є судовий захист. Незважаючи на складність застосування, тривалість та вартість застосування ця форма захисту є безальтернативною у тих випадках, коли відсутні інші дієві і простіші інструменти для захисту власних прав.

Для поверхової оцінки того, наскільки часто судовий захист застосовується у досліджуваних правовідносинах в реєстрі судових рішень було проведено пошук за такими параметрами: форма судочинства – цивільне (справи господарської юрисдикції було свідомо виключено); форма судового рішення – рішення (що загалом дозволяє відсіяти ухвали та розгляд справи у подальших інстанціях; у тексті рішення міститься посилання на ЗУ «Про ОСЦПВВНТЗ»; визначено часові рамки винесення рішення в межах певного календарного року. Звісно, з огляду на кількість результатів перевірити їх на предмет повної відповідності захисту саме досліджуваних правовідносин неможливо. Але такий аналіз дає можливість приблизно оцінити кількість справ, у явних предметом захисту виступають права учасників договірних відносин щодо страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Таким чином вдалося встановити, що упродовж останніх двох років відбувається зростання кількості судових рішень після помітного спаду у 2022 році. Також за ключовими словами в судових рішеннях вдалося встановити, що доволі значний відсоток рішень стосуються відшкодування шкоди в порядку регресу (за позовами МТСБУ або страховиків). Слід наголосити, що з огляду на доволі просту методику дослідження за ключовими словами ці дані можуть містити похибку, але дозволяють робити узагальнені висновки.

Таблиця 1

Кількість судових справ, пов'язаних із захистом прав учасників відносин щодо ОСЦПВВНТЗ

Рік	К-ть справ	К-ть справ, пов'язаних із регресними вимогами	% справ, пов'язаних із регресними вимогами
2024	9948	4829	48,5
2023	8817	3260	37,0
2022	7943	3454	43,5
2021	10184	4385	43,1
2020	8592	4111	47,8
2019	8148	3611	44,3
2018	6801	2957	43,5

Складено автором на основі даних Єдиного державного реєстру судових рішень про винесенні у певному календарному році судові рішення [10]

Слід зауважити, що доволі значна питома вага справ, пов'язаних із регресними вимогами страховиків та МТСБУ може свідчити не тільки про наявність спірних відносин з відповідачами, але і про те, що закладений законодавством механізм захисту передусім законних інтересів потерпілої особи на отримання відшкодування був реалізований і страховик або МТСБУ попередньо здійснили виплату страхового відшкодування.

Ключовим правом страхувальників за договорами ОСЦПВВНТЗ є право на захист від наслідків відповідальності за шкоду, завдану третім особам. Цей інтерес прямо пов'язаний із правом потерпілої особи на страхову виплату. Хоча страхувальник не може самостійно вимагати від страховика виплати на користь потерпілого, він має право залучити страховика до судового процесу як третю особу. Однак, як зазначалося у листі ще Верховного суду України від 19 липня 2011 року, страхувальник не може примусити страховика виплатити страхове відшкодування, якщо потерпілий не скористався своїм правом на виплату [11]. Це пояснюється тим, що рішення про стягнення страхової виплати належить приймати виключно потерпілому.

На відміну від першого десятиріччя застосування Закону «Про ОСЦПВВНТЗ» № 1909-IX на сьогодні здебільшого відсутні безпідставні вимоги від потерпілих осіб до страхувальників, якщо можливо ефективно захистити право шляхом позову лише до страховика особи, яка спричинила ДТП. Разом із тим, значна кількість справ, у яких страхувальники все ж залучаються до справи як співвідповідачі були пов'язані із недостатніми розмірами страхового відшкодування (коли розмір спричиненої шкоди перевищує ліміт відповідальності страховика або відповідно до законодавства страховик певні витрати не покриває), а також наявністю в договорі страхування умови про франшизу.

Відповідно до статті 1194 ЦК України особа, яка застрахувала свою цивільну відповідальність, у разі недостатності страхової виплати (страхового відшкодування) для повного відшкодування завданої нею шкоди зобов'язана сплатити потерпілому різницю між фактичним розміром шкоди і страховою виплатою (страховим відшкодуванням) [12].

Верховним Судом сформульовано правову позицію, висловлену, зокрема, у справі №755/18006/15 та у справі №755/7666/19, згідно з якою володілець джерела підвищеної небезпеки має відшкодувати потерпілому вартість відновлювального ремонту, що перевищує ліміт відповідальності страховика (зокрема, з причини врахування зносу при відшкодуванні витрат, пов'язаних із відновлювальним ремонтом транспортного засобу), франшизу, якщо вона встановлена умовами договору [13; 14]. Слід зауважити, що додатково на страхувальника як відповідача чи співвідповідача у подібних справах покладатиметься також повністю чи частково і відшкодування судових витрат.

Новий Закон України «Про ОСЦПВВНТЗ» № 3720-IX, прагнути усунути недоліки попереднього регулювання. Відповідно до ч. 2 ст. 12 Закону за договором ОСЦПВВНТЗ застосування франшизи забороняється. Ст. 24 передбачає збільшення удвічі відшкодування розміру моральної шкоди (з 5 до 10% від розрахованої страхової (регламентної) виплати у зв'язку з її лікуванням та/або втратою нею працездатності [8].

Відповідно до ст. 27 витрати, пов'язані з відновлювальним ремонтом пошкодженого транспортного засобу (страхова (регламентна) виплата), відшкодовуються страховиком (МТСБУ) у розмірі вартості відновлювального ремонту, що забезпечує приведення транспортного засобу у стан, який мав такий транспортний засіб до настання дорожньо-транспортної пригоди (тобто, без урахування ступеня зносу, однак визначаються неоднакові підходи до підбору запчастин та відновлення транспортних засобів віком до 5 р. та старіших) [8].

Загалом регламентація відносин щодо здійснення регламентних виплат значно більше деталізована порівняно із попереднім законом. Відтак, слід очікувати, що це дозволить знизити кількість непорозумінь та спорів при застосуванні відповідних норм. Разом із тим, новий закон не передбачає можливості відшкодування моральної шкоди

за заподіяння шкоди майну (зокрема ТЗ). Тож це може стати предметом вимоги, адресованої потерпілою особою безпосередньо страхувальникові – заподіювачеві шкоди.

Ще однією позитивною новелою нового закону є виключення такої підстави для регресного позову страховика як формальна відсутність повідомлення його про страховий випадок зі сторони страхувальника (пп. «г» пп. 38.1.1 п. 38.1 ст. 38 Закону № 1961-IV [8]. На початку запровадження ОСЦПВВНТЗ така підстава для регресних вимог використовувалась доволі масово.

У Постанові від 14.02.2018 р. Касаційний цивільний суд ВС сформулював правову позицію, відповідно до якої неповідомлення страховика відповідачем-страхувальником про настання страхового випадку (ДТП) не може бути вирішальним аргументом для регресного позову, оскільки страховик отримав інформацію про страховий випадок, міг перевірити обставини ДТП і запобігти необґрунтованим виплатам. Відтак спори, пов'язані з регресними вимогами, мають вирішуватися відповідно до загального порядку відшкодування збитків, оскільки регресні вимоги є різновидом позадоговірних зобов'язань [15].

Відповідно до ст. 3 Закону № 3720-IX всі фізичні особи, які мають відношення до договору страхування, віднесені до категорії споживачів в розумінні Закону України «Про страхування». Це стосується як самих страхувальників, так і інших фізичних осіб, чия цивільна відповідальність застрахована, а також осіб, які мають право на отримання страхової виплати (вигодонабувачів) [8]. Це має створити більш сприятливі умови фізичним особам для судового захисту власних прав. Законом № 1909-IX це питання врегульоване не було і страхувальникам, вигодонабувачам – фізичним особам доводилось доводити свій статус споживачів в судовому порядку.

Усі згадані вище обставини свідчать про те, що розробники проекту закону враховували актуальну судову практику і прагнули мінімізувати підстави для спорів щодо вже ustalених правовідносин на основі сформованої практики.

Разом із тим, окремі норми Закону викликають занепокоєння, а пояснення авторів проекту у пояснювальній записці щодо його новел не завжди відповідають дійсності. Закон не забезпечує в повній мірі виконання Угоди про асоціацію з ЄС з огляду на перехідні положення, які передбачають узгодження зі стандартами ЄС розмірів страхових сум з 1 січня року, що настає через п'ять років після вступу України до Європейського Союзу (відповідно до Угоди про асоціацію – має бути гармонізовано з 01 вересня 2025 року). З одного боку це було б навіть спрогнозувати розміри страхових премій. Однак формально це є невиконанням ст. 133 Угоди про асоціацію і це потребує вирішення [2].

Окремі визначені у Пояснювальній записці новели Закону такими не є. Зокрема, авторами законопроекту було заявлено, що однією із його цілей є поширити дію страхового покриття за договором ОСЦПВ на пасажирів транспортного засобу, який спричинив дорожньо-транспортну пригоду [4]. Однак Закон № 1961-IV також передбачав таку можливість. Виключення стосувалося пасажирів, які були застраховані за договором страхування відповідальності за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів (для перевізників). Таке ж обмеження передбачає і Закон № 3720-IX. Норми п. 15 ч. 1 ст. 30 Закону № 3720-IX та п. 32.3 ст. 32 Закону № 1961-IV є аналогічними за змістом [1; 8].

В. Г. Релецький аналізуючи статистику страхових виплат здійснених МТСБУ за водіїв пільгових категорій, які згідно із Законом № 1961-IV були звільнені від обов'язку укладення договору ОСЦПВВНТЗ робить висновок про те, що це може істотно вплинути на платоспроможність МТСБУ [6]. Закон № 3720-IX наразі не передбачає звільнення від укладення договору ОСЦПВВНТЗ. Визначено

лише категорії фізичних осіб, для яких розмір страхової премії за внутрішнім договором страхування зменшується на 50 відсотків [8]. При цьому механізм компенсації страховикам із Державного бюджету наразі ще не визначено і у подальшому це може негативно позначитися на фінансовому стані страховиків (зважаючи й на те, що страховик не має права відмовити страхувальнику в укладенні договору ОСЦПВВНТЗ), зумовити спори. Можливо, від пільг щодо страхування у майбутньому варто перейти до адресної компенсації страхувальникам розміру страхових премій з огляду на призначення страхових фондів – забезпечення фінансової стабільності страховиків.

У окремих країнах (у т.ч. членах чи колишніх членах ЄС) законодавство про страхування додатково виконує виховну функцію, стимулюючи учасників дорожнього руху дбати про безпеку руху, зокрема, власну. Наприклад, деякі країни передбачають можливість обмеження розміру страхового відшкодування потерпілому (у випадку заподіяння шкоди здоров'ю, якщо шкоді сприяла недбалість потерпілого). Наприклад, у Великобританії у разі, якщо пасажир забезпеченого транспортного був непристебнутий та зазнав шкоди – розмір страхування може бути зменшений на 25%. У Португалії в аналогічному випадку пасажир забезпеченого ТЗ взагалі був позбавлений права на страхове відшкодування з тієї підстави, що вина потерпілого сприяла виникненню або збільшенню шкоди або збитків. Ця справа стала предметом розгляду Суду ЄС, який зробив висновок про наявність відмінності між законодавством ЄС про автострахування та національним законодавством країн-членів ЄС: якщо перше вимагає від країн-членів ЄС забезпечити наявність страхування відповідальності автовласників, то друге регулює обсяг цієї відповідальності [16, р. 116–119]. Відмова

у виплаті страхового відшкодування не була визнана такою, що суперечить вимогам законодавства ЄС.

Проведений аналіз законодавчих змін у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів свідчить про прагнення законодавця гармонізувати національне законодавство з європейськими стандартами та підвищити ефективність захисту прав учасників страхових відносин. Новий закон містить низку позитивних нововведень, таких як відмова від застосування франшизи, збільшення розмірів страхових виплат, деталізація процедури розрахунку страхових сум. Однак, залишаються певні питання, які потребують подальшого дослідження та уточнення у законодавстві. Зокрема, це стосується механізмів компенсації страховикам за пільгове страхування окремих категорій осіб, а також невизначеності щодо термінів повного узгодження розмірів страхових сум з європейськими стандартами.

Судова практика свідчить про зростання кількості спорів, пов'язаних із відшкодуванням шкоди, завданої внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Новий закон спрямований на мінімізацію таких спорів шляхом усунення неоднозначних норм попереднього законодавства. Однак, для остаточного висновку щодо ефективності нових норм необхідний триваліший період спостереження за судовою практикою.

Перспективи подальших досліджень полягають у аналізі впливу нових норм на судову практику вирішення спорів, подальшому вивченні міжнародного досвіду у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності, а також розробці пропозицій щодо вдосконалення національного законодавства з урахуванням практики його застосування та нових викликів (наприклад, щодо автоматично керованих транспортних засобів).

ЛІТЕРАТУРА

1. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 1 липня 2004 р., № 1961-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15> (дата звернення: 27.12.2024).
2. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : Угода Україна від 27.06.2014 : станом на 30 листоп. 2023 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text (дата звернення: 29.12.2024).
3. Директива Європейського Парламенту і Ради 2009/103/ЄС від 16 вересня 2009 року про страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням моторних транспортних засобів та забезпечення виконання обов'язку щодо страхування такої відповідальності : Директива Європ. Союзу від 16.09.2009 № 2009/103/ЄС : (кодіфікована версія) URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_029-09 (дата звернення: 29.12.2024).
4. Картка проекту закону «Закону про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» № 8300 від 22.12.2022 р. / *Верховна Рада України* : Законопроекти. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/CardByRn?regNum=8300&conv=9> (дата звернення: 27.12.2024).
5. Мельник Т. Страхування відповідальності власників транспортних засобів в Україні в контексті євроінтеграції та страхового менеджменту. *Центральноукраїнський науковий вісник. Економічні науки*. 2023. № 9(42). С. 225–235. URL: [https://doi.org/10.32515/2663-1636.2023.9\(42\).225-235](https://doi.org/10.32515/2663-1636.2023.9(42).225-235) (дата звернення: 27.12.2024).
6. Репецький В. Г. Правові наслідки звільнення від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. *Актуальні проблеми приватного права в умовах євроінтеграційних процесів в Україні* : збірник тез доповідей учасників науково-практичного семінару (10 листопада 2023 року) / за заг. ред. І. В. Красницького, Х. В. Майкут. Львів : ЛьвДУВС, 2023. С. 106–111.
7. Більчук О. О. Нікчемність правочину про передання права вимоги до МТСБУ у проєкті закону № 8300. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 4. С. 128–130. URL: http://www.lsej.org.ua/4_2023/29.pdf (дата звернення: 27.12.2024).
8. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 21.05.2024 № 3720-IX : станом на 15 листоп. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3720-20#Text> (дата звернення: 27.12.2024).
9. Стефанчук Р. О. Особисті немайнові права фізичних осіб (поняття, зміст, система, особливості здійснення та захисту) : монографія / відп. ред. Я. М. Шевченко. К. : КНТ, 2007. 626 с.
10. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/> (дата звернення: 27.12.2024).
11. Судова практика розгляду цивільних справ, що виникають з договорів страхування: лист Верховного Суду України від 19 липня 2011 р. / підгот. Я. М. Романюк, З. П. Мельник. *Вісник Верховного Суду України*. 2011. № 8.
12. Цивільний кодекс України : Кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV : станом на 3 верес. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 27.12.2024).
13. Постанова Верховного Суду (Великої Палати) у справі № 755/18006/15-ц від 4 липня 2018 року / Реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/75296543> (дата звернення: 27.12.2024).
14. Постанова Верховного Суду (Перша судова палата Касаційного цивільного суду) у справі № 755/7666/19 від 15 жовтня 2020 року / Реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/92363395> (дата звернення: 27.12.2024).
15. Постанова Верховного Суду (Друга судова палата Касаційного цивільного суду) у справі № 760/5736/15-ц від 14 лютого 2018 року / Реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/72459718> (дата звернення: 27.12.2024).
16. Mantrov V. A Victim of a Road Traffic Accident not Fastened by a Seat Belt and Contributory Negligence in the EU Motor Insurance Law. *European Journal of Risk Regulation*. 2014. Т. 5, № 1. С. 115–123. URL: <https://doi.org/10.1017/s1867299x00003056> (дата звернення: 27.12.2024).