

УДК 346.7

DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.86.2.47>

ПРАВОВІ АСПЕКТИ РЕФОРМИ СТРАХУВАННЯ ЖИТТЯ ТА ЗДОРОВ'Я ПАСАЖИРІВ НА НАЗЕМНОМУ ТРАНСПОРТІ

Логойда В.,
доктор філософії,
викладач кафедри адміністративного,
фінансового та інформаційного права
юридичного факультету,
ДВНЗ «Ужгородський Національний Університет»
ORCID: 0000-0003-1261-909X
e-mail: volodymyr.lohoyda@uzhnu.edu.ua

Логойда В. Правові аспекти реформи страхування життя та здоров'я пасажирів на наземному транспорті.

Стаття присвячена питанням реформування системи страхового захисту пасажирів під час їх перевезення регулярними маршрутами наземного транспорту загального користування.

Автор аналізує положення національного законодавства про страхування транспортних ризиків, зокрема досліджує юридичну суть змін, що відбулися внаслідок реформи сфери страхування, яка мала місце у 2021–2024 роках. Автор наголошує, що внаслідок приведення законодавства України про страхування у відповідність до норм *acquis* ЄС зазнала змін договірна конструкція страхування пасажирів, зокрема відбувся перехід від страхування життя та здоров'я пасажирів до страхування ризику відповідальності перевізника за заподіяння шкоди пасажирам під час перевезення з відповідною зміною сторін договору страхування та фінансового тягаря його виконання з боку страхувальника; реформа призвела до збільшення розміру страхового покриття у разі настання страхових випадків, разом з тим перелік таких випадків також зазнав суттєвих змін у зв'язку зі зміною застрахованих ризиків. Водночас відзначено негативну практику органів центральної виконавчої влади України всупереч прямому дорученню парламенту України не забезпечувати своєчасне приведення своєї підзаконної нормативної бази, необхідної для реалізації запропонованих законом реформ, у відповідність новоприйнятим Законам України. Так, мають місце випадки як відсутності нормативно-правових актів, які повинні були бути розроблені, так і випадки залишення в силі нормативно-правових актів, які вже явно застаріли та суперечать закону, а отже лише створюють правову невизначеність в регулюванні відносин страхування в галузі транспорту. Як наслідок суб'єкти господарювання – перевізники, особливо залізниця, вимушено знаходяться в стані порушення вимог законодавства.

В результаті автор робить висновок про те, що успішне завершення реформи страхування пасажирів на наземному транспорті України потребує додаткових зусиль в галузі нормотворчої діяльності, зокрема : прийняття наказу Міністерства розвитку громад і територій України про порядок і умови здійснення страхування відповідальності на залізничному транспорті, а також скасування постанови КМ України № 959 від 14.08.1996, яка прямо суперечить ЦК України та діючому Закону України «Про страхування».

Ключові слова: страхування, страховий ризик, цивільна відповідальність, пасажир, перевізник, життя і здоров'я.

Lohoyda V. Legal aspects of the reform of life and health insurance of passengers on land transport.

The article is devoted to the issues of reforming the system of insurance protection of passengers during their transportation by regular routes of public land transport.

The author analyzes the provisions of the national legislation on insurance of transport risks, in particular, examines the legal essence of the changes that occurred as a result of the insurance sector

reform, which took place in 2021–2024. The author emphasizes that as a result of bringing the legislation of Ukraine on insurance into line with the norms of the EU *acquis*, the contractual structure of passenger insurance has undergone changes, in particular, there has been a transition from insurance of life and health of passengers to insurance of the risk of liability of the carrier for causing harm to passengers during transportation with a corresponding change in the parties to the insurance contract and the financial burden of its execution by the insured; the reform led to an increase in the amount of insurance coverage in the event of insured events, at the same time, the list of such events has also undergone significant changes due to the change in insured risks. Also, the negative practice of the central executive authorities of Ukraine, contrary to the direct instruction of the Parliament of Ukraine, not to ensure timely alignment of their subordinate regulatory framework, necessary for the implementation of the reforms proposed by law, with the newly adopted Laws of Ukraine, was noted. Thus, there are cases of both the absence of regulatory legal acts that should have been developed, and cases of leaving in force regulatory legal acts that are already clearly outdated and contrary to the law, and therefore only create legal uncertainty in the regulation of insurance relations in the transport sector. Thus, business entities – carriers, especially the railway, are forced to violate the requirements of the law.

As a result, the author concludes that the successful completion of the reform of passenger insurance on land transport in Ukraine requires additional efforts in the field of regulatory activities, in particular: the adoption of the order of the Ministry of Development of Communities and Territories of Ukraine on the procedure and conditions for implementing liability insurance on railway transport, as well as the cancellation of the resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 959 of 14.08.1996, which directly contradicts the Civil Code of Ukraine and the current Law of Ukraine «On Insurance».

Key words: insurance, insurance risk, civil liability, passenger, carrier, life and health.

Постановка проблеми. Транспорт є джерелом підвищеної небезпеки, а потенційним ризикам властиво іноді реалізовуватися. Не завжди задовільний технічний стан транспортних засобів, порушення правил на транспорті внаслідок дій чи бездіяльності учасників транспортного процесу, нещасні випадки – ці та низка інших обставин можуть стати причинами заподіяння суттєвої шкоди життю, здоров'ю та майну пасажирів. Необхідність відшкодування такої суттєвої шкоди може стати важким фінансовим тягарем для перевізників, особливо тих, що відносяться до категорій малого та мікропідприємництва, призвести їх до стану банкрутства. При цьому і права пасажирів далеко не гарантовано будуть повністю і ефективно захищені та відновлені.

Для вирішення даної проблеми існує вже століттями відпрацьований механізм страхування відповідних ризиків. Однак, враховуючи властиву значній кількості людей безтурботність, низький рівень соціальної відповідальності та освіти, складний фінансовий стан, люди вкрай рідко замислюються про необхідність мати чинний страховий поліс і ще менше вживають якихось конкретних заходів по вирішенню даного питання. Тому в окремих суспільно і соціально значимих сферах життєдіяльності держава, в цілях суспільного блага і забезпечення соціальної стабільності, передбачає обов'язковий характер страхування ризиків, по суті примушуючи сторони цивільних правовідносин вступати в договірні зобов'язання.

Сфера застосування обов'язкового страхування в Україні традиційно була досить широкою, однак застарілість профільного законодавства та його невідповідність сучасним вимогам, потреба в синхронізації нормативної бази України та ЄС (з огляду на набуття Україною статусу країни – кандидата в члени ЄС) викликали потребу в проведенні страхової реформи, яка була започаткована Україною у 2021 році. З 01.01.2024 оновлене законодавство про страхування вступило в дію і за рік, що минув з того часу, проявилися як позитивні ефекти реформи, так і окремі проблеми її проведення, що перешкоджають її успішному завершенню. В тому числі, основна з них – затримки з розробкою необхідної для проведення реформи підзаконної нормативно-правової бази.

Відтак, **метою даної статті** є виявити суперечності в нормативних актах, що виникли внаслідок реформи сфери страхування, і запропонувати шляхи їх розв'язання.

Стан опрацювання. Проблемам страхування пасажирів під час здійснення перевезень різними видами наземного транспорту приділялося чимало уваги вітчизняними вченими в галузі права, економіки, транспорту, зокрема такими як: В.В. Волік [1], Б.В. Деревянко [2], В.Л. Дикань [3], Д.В. Кондратенко [3], О.О. Лосіхін [4], В.В. Родіна [2] та багато інших. Ще понад 10 років тому цими вченими вже обґрунтовувалася концепція реформи страхування пасажирів на транспорті, зокрема ідея переходу від страхування життя і здоров'я пасажирів до страхування цивільної від-

повідальності перевізників, необхідність поширення страхового захисту також і на міські перевезення тощо. Ці наукові дослідження сприяли теоретичному забезпеченню проведення страхової реформи 2021–2024 років. Однак, залишаються проблеми, пов'язані з неузгодженістю реформованого законодавства про страхування з існуючою підзаконною нормативною базою, викликає питання певне звуження в процесі реформи прав пасажирів, що потребує подальших наукових досліджень.

Виклад основного матеріалу. До 2024 р. відносини у сфері страхування ризиків, що виникають у галузі транспорту, в Україні регулювалися насамперед Цивільним кодексом України, а також спеціальними законами - Законом України «Про страхування» № 85/96-ВР від 07.03.1996, Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» № 1961-IV від 01.07.2004, окремими статтями Господарського кодексу України та профільних транспортних законів («Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт» тощо).

Численні локальні зміни до вказаних законів за останні 20 років свідчили про те, що законодавство про страхування на транспорті не відповідало вимогам сьогодення і потребувало суттєвого реформування. Відтак, у 2021 році було прийнято, а з 01.01.2024 введено в дію нову редакцію Закону України «Про страхування» № 1909-IX від 18.11.2021 [5], який в т. ч. докорінно змінив підходи до організації страхування на транспорті.

Як відомо, страхування в Україні поділялося на обов'язкові і добровільні види, а з точки зору ризиків – на страхування майна, відповідальності та життя / здоров'я. При цьому до 2024 року при виконанні регулярних рейсів на пасажирських маршрутах наземного транспорту загального користування (приміських, міжміських та міжнародних), крім міських, ст. 7 Закону України «Про страхування» передбачала необхідність проведення обов'язкового страхування життя і здоров'я пасажирів від нещасних випадків на транспорті. Порядок такого страхування регулювався постановою КМ України «Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті» № 959 від 14.08.1996 [6], згідно з якою страховий збір, що стягувався з пасажирів, включався до вартості квитка, який реалізовувався перевізниками (автомобільними чи залізницею), автостанціями та суб'єктами господарювання – агентами перевізників чи автостанцій. В такій системі регулювання виникали прямі відносини між страховиком і пасажиром (застрахованою особою), де перевізник чи інші реалізатори транспортних квитків мали статус агентів страховика по укладенню договорів страхування життя та здоров'я пасажирів. Відповідно, у разі настання страхового випадку квиток на проїзд пасажирів посвідчував наявність договору страхування, тобто одночасно був страховим полісом, а пасажир (його спадкоємці у випадку смерті) мав (мали) безпосередні вимоги по відшкодуванню завданої шкоди до страховика і лише субсидіарно до перевізника і те, лише у випадку, якщо шкода спричинена саме ним чи з його вини, і талки в частині перевищенні лімітів відповідальності страховика.

З набуттям чинності новою редакцією Закону України «Про страхування» була змінена філософія страхування на транспорті, в тому числі з мотивів синхронізації законодавства України з *acquis* ЄС. По-перше, законодавець відмовився від самого поняття «обов'язковий вид страхування» на користь терміну «обов'язок наявності укладеного договору страхування за окремими видами діяльності». По-друге, і обов'язку наявності укладеного договору страхування життя і здоров'я пасажирів від нещасних випадків на транспорті більше не існує. Натомість ст. 4 нової редакції Закону України «Про страхування» передбачено обов'язкове укладення договору страхування відповідальності перевізника, яка виникає внаслідок використання наземного транспортного засобу (клас страхування 10).

Таким чином, якщо раніше об'єктом страхового захисту (ризиком, який страхувався) було життя і здоров'я пасажирів, а договір страхування укладався безпосередньо між страховиком і пасажиром, то за новим законодавством пасажирів і надалі будуть застрахованими, однак тепер страхується не життя і здоров'я пасажирів, а цивільна відповідальність перевізника перед пасажирами та третіми особами по відшкодуванню шкоди, завданої їм або їх майну під час перевезення.

У цьому зв'язку важливим є розуміння зміни застрахованих ризиків в результаті проведеної реформи. Згідно приписів постанови КМ України № 959 від 14.08.1996 страховими випадками були тимчасова втрата працездатності, травми з наступним визначенням особи інвалідності і, зрештою, загибель (смерть) потерпілого внаслідок нещасного випадку на транспорті. Тобто йшлося про випадки, де в принципі вини перевізника могло і не бути (хоча це і не найбільша кіль-

кісно категорія, звичайно), але страховий захист при цьому був – наприклад, пасажир впав при посадці / висадці з транспортного засобу і зламав руку чи ногу; на транспортний засіб впало дерево, в результаті чого пасажир, що знаходився в такому транспортному засобі отримав травми чи навіть загинув. Натомість за новим законодавством страхується не життя / здоров'я пасажирів, а відповідальність перевізника за заподіяну шкоду, що передбачає причетність саме перевізника до страхового випадку (наприклад, заподіяння шкоди пасажирів внаслідок ДТП по вині водія). Тож нещасні випадки з пасажиром, які виникли не з вини перевізника, в новому варіанті страхування не будуть вважатися застрахованими ризиками, тобто права пасажирів в результаті реформи в цьому сенсі звужено.

Відповідно, при такій зміні страхових ризиків змінюється і конструкція договору страхування – тепер це договір не між страховиком і пасажиром, а між страховиком і перевізником, де пасажир є вже лише вигодонабувачем, тобто маємо класичну схему договору на користь третьої особи (ст. 636 ЦК України). Квиток на проїзд (форма договору перевезення пасажирів) при цьому припинив одночасно бути формою договору страхування – в цій частині його юридична природа змінилася на документальне підтвердження набуття особою статусу вигодонабувача за договором страхування відповідальності перевізника.

Новий підхід до страхування пасажирів передбачає необхідність наявності страхового полісу окремо на кожен забезпечений транспортний засіб, без чого він не повинен виходити на лінію. Через це в економічному сенсі можна сказати, що якщо раніше перевізники «страхували пасажирів», то тепер «страхують місця в транспортному засобі». Крім того, у відповідності до наказу Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України «Про затвердження форм проїзних документів на проїзд пасажирів на маршрутах загального користування» № 502 від 31.05.2024 [7], який набув чинності з 19.10.2024, дані щодо номера і дати договору страхування за класом страхування 10, а також страховика (найменування, місцезнаходження, контактні дані для звернення) та розмір страхової суми повинні бути обов'язково зазначені у квитку, який видається пасажирів, незалежно від того, реалізує такий квиток автостанція, перевізник, їх агенти або водій. Поширеною є думка, що без цих обов'язкових даних квиток слід вважати недійсним, однак погодитися з таким підходом важко, оскільки відсутність реквізитів договору страхування не означає, що перевізник вправі, наприклад, заявити про недійсність договору перевезення пасажирів на шляху слідування автобуса і висадити особу посередині дороги. Більше того, якщо це квиток на рейс, який виконує забезпечений транспортний засіб, то майже напевно, що відсутність у квитку пасажирів даних договору страхування перешкодить пасажирам отримати (наприклад, в судовому порядку) страхову виплату за спричинену йому шкоду у випадку дорожньо-транспортної пригоди, в якій винним буде визнано перевізника – адже відтепер страховий поліс повинен видаватися на транспортний засіб, а не на людину, а факт перевезення пасажирів можна довести і квитком, в якому дані страховки не вказані, і актом про нещасний випадок, який складе перевізник, і показами інших пасажирів, і протоколом патрульної поліції, яка буде оформляти ДТП, і, зрештою, документами, які буде складати аварійний комісар (представник страхової компанії) на місці події.

Новий порядок також принципово змінює схему фінансування, адже традиційно сплачує страхову премію саме страховальник. Тобто якщо раніше фінансові витрати на це обов'язкове страхування на транспорті напряму ніс пасажир (шляхом сплати страхового збору при придбанні квитка), то за новим законом такі витрати повинен нести перевізник, який включатиме їх до загальних елементів собівартості свого тарифу на перевезення пасажирів, що також впливає на зміну у бік збільшення податкової бази по ПДВ (якщо перевізник є платником цього податку) та збільшує дохід перевізника в цілях оподаткування. З економічної точки зору, в кінцевому підсумку за все і так платить споживач – пасажир, але з юридичної і податкової точки зору такі зміни мають принципний характер.

Ще одним досягненням реформи системи страхування пасажирів на наземному транспорті є вирішення питання страхування пасажирів під час міських перевезень, що вже давно пропонувалося вітчизняними вченими [1; 2].

В контексті реформи звертає на себе окрему увагу неналежне виконання органами центральної виконавчої влади (Кабінетом Міністрів України, Міністерством розвитку громад та територій) доручення парламенту, сформульованого в п. 24 розділу XV «Прикінцеві та перехідні положення» нової редакції Закону України «Про страхування», а саме: щодо приведення до дня введення в дію

закону (тобто до 01.01.2024) у відповідність новому закону власних підзаконних актів та забезпечення проведення необхідної нормотворчої роботи міністерствами та відомствами.

З одного боку, раніше діючі види обов'язкового страхування, зокрема обов'язкове страхування від нещасних випадків на транспорті, вже були виключені з тексту закону, тобто правових підстав для стягнення з пасажирів відповідних страхових платежів у 2024 році вже не було. Це особливо важливо в контексті того, що значна частина ринку послуг з перевезення та послуг, пов'язаних з перевезенням, в українських реаліях є монополізованою, а отже знаходиться в полі зору анти-монопольних органів. З іншого боку, нова редакція Закону України «Про страхування» внесла зміни до ст. 12 Закону України «Про автомобільний транспорт» і ст. 22 Закону України «Про залізничний транспорт», де тепер зазначено, що перевізники зобов'язані укласти договір страхування відповідальності за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів, та за шкоду, заподіяну вантажу, багажу під час перевезення залізничним / автомобільний транспортом, за класом страхування 10, визначеним ст. 4 Закону України «Про страхування», водночас порядок та умови такого страхування можуть визначатися Міністерством розвитку громад та територій, за погодженням з Національним банком України. Тож перевізники і страховики зайняли пасивну позицію і почали чекати розробки підзаконної нормативної бази.

Слід відзначити, що це досить рідкісний випадок, коли законодавець дав доручення центральним органам виконавчої влади на розробку підзаконної бази фактично в режимі дискреції – «можуть визначатися», тобто в принципі виходить, що профільне міністерство може цього і не робити.

На автомобільному транспорті Порядок і умови такого страхування було затверджено наказом Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України «Про затвердження Порядку та умов страхування на автомобільному та міському електричному транспорті» № 671 від 22.07.2024, який набув чинності 18.09.2024 після публікації у Офіційному віснику України, 18.09.2024, № 80, ст. 4767 [8]. На залізничному транспорті проект аналогічного наказу і аналіз його регуляторного впливу було оприлюднено міністерством спочатку 09.04.2024, потім повторно 26.08.2024 [9] – в результаті станом на середину грудня 2024 року він поки так і не став діючим нормативним актом.

При цьому всьому, продовжувала (і станом на середину грудня 2024 року продовжує) діяти постанова КМ України № 959 від 14.08.1996, хоча вона повністю не відповідає положенням діючої редакції Закону України «Про страхування». В результаті для страховиків і перевізників, як їх агентів, до 18.09.2024 (по автомобільному транспорту) та до цих пір (по залізничному) мала/має місце правова колізія – або продовжувати нав'язувати пасажиром обов'язкові договори страхування їх життя і здоров'я під час перевезення, тобто незаконно утримувати з них страхові платежі, що вже не відповідало закону і не мало правової підстави, або добросовісно виконувати положення страхового і антимонопольного законодавства України (тобто припинити таке страхування), але при цьому залишити пасажирів без страхового покриття на випадок надзвичайних подій на транспорті (бо Порядок ще відсутній), що безперечно суттєво порушувало би права пасажирів. З одного боку, пріоритет закону України над постановою КМ України є очевидним, з іншого якщо допустити, що стара система «вже не діє», а нова система страхування «ще не діє», це означатиме як суттєві фінансові ризики для перевізника від можливих претензій з боку споживачів транспортних послуг, так і можливі конфлікти з правоохоронними органами, яким довелося б пояснювати причини невиконання постанови КМ України № 959 від 14.08.1996, яка говорить не просто про страхування, а про страхування обов'язкове.

І якщо на автомобільному транспорті з набранням 18.09.2024 чинності наказом Мінрозвитку № 671 від 22.07.2024 необхідна підзаконна база для початку фізичного укладення договорів страхування за новою, передбаченою законом схемою, вже забезпечена і укладення таких договорів страхування відповідальності перевізників вже відбувається (а стягнення платежів з пасажирів за обов'язкове страхування їх життя і здоров'я припинилося), на залізничному транспорті ситуація не така однозначна. Повторимося, підзаконні акти Мінрозвитку для страхування відповідальності залізничного перевізника ще не затверджені. Посилання на дискрецію в їх затвердженні, про яку згадувалося вище, при цьому є не дуже доречним. На автомобільному транспорті, в принципі, без наказу міністерства можна було і обійтися, оскільки існує досить детальний Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», який в сукупності з новою редакцією Закону України «Про страхування» в цілому міг дати відповіді на основні питання цих нових видів страхування і без підзаконної бази. Напри-

клад, у питанні мінімальної страхової виплати, яка наразі для автомобільного транспорту складає 320 тис. грн. за життя пасажирів (до цих пір за старим порядком це було 6000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, тобто 102 тис. грн.), в порядку укладення договору тощо. Але цей закон стосується тільки наземних транспортних засобів, які беруть участь у дорожньому русі, тобто автомобілів, тоді як залізницю даний закон не регулює.

Виходить, що нова редакція Закону України «Про страхування» вимагає від залізниці обов'язкового укладення договору страхування відповідальності за шкоду, заподіяну при перевезенні пасажирів, але як повинен регулюватися цей страховий продукт, не дуже зрозуміло (порядок страхування, умови страхування, в т. ч. мінімальний розмір страхової суми тощо) і при цьому діє нескасована постанова КМ України № 959 від 14.08.1996, яка дозволяє забезпечити хоч якийсь страхування пасажирів в умовах так званої «нормативної невизначеності». В результаті, як показує практика, станом на середину грудня 2024 року стягнення залізницею страхових платежів з пасажирів продовжується, отже і продовжується, всупереч закону і з порушенням прав споживачів, практика примусового нав'язування пасажирів договору обов'язкового страхування життя і здоров'я пасажирів від нещасних випадків на транспорті.

Висновки. Реформування системи страхування пасажирів під час здійснення ними поїздок транспортом загального користування в цілому є прогресивним: Україна перейшла від страхування самими пасажирами свого життя і здоров'я до страхування відповідальності перевізників, що в цілому відповідає європейській практиці. Зазначена реформа призвела до зміни суб'єктів договору страхування (відтепер страхувальником є перевізник, а пасажир – лише вигодонабувачем), страхових ризиків (страхується відповідальність перевізника, а не життя та здоров'я пасажира), розмірів страхового покриття (які зросли приблизно в 3 рази), розширення бази оподаткування транспортних послуг тощо. Разом з тим, слід констатувати, що реформа дещо звузила коло страхових випадків, по яким може бути проведено відшкодування пасажирів. Також, залишається серйозною проблемою недостатність та неузгодженість підзаконної нормативної бази для забезпечення реформи. Відтак, успішне завершення реформи потребуватиме додаткових зусиль в галузі нормотворчої діяльності, зокрема: прийняття наказу Міністерства розвитку громад і територій про порядок і умови здійснення страхування відповідальності на залізничному транспорті, а також скасування нарешті постанови КМ України № 959 від 14.08.1996, яка прямо суперечить ЦК України та діючому Закону України «Про страхування».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Волік В.В. Чи необхідно запроваджувати страхування пасажирів на міському транспорті? *Zbiór raportów naukowych. „Aktualne problemy w współczesnej nauce.* (28.06.2013 – 30.06.2013) – Warszawa: Wydawca: Sp. z o.o. «Diamond trading tour»/ 2013. 72 str.
2. Деревянко Б.В., Родіна В.В. До механізму страхування життя і здоров'я пасажирів при перевезеннях міським електричним транспортом. *Вісник Донецького Національного університету.* Сер. В: Економіка і право, вип. 2. Т. 2. 2010. С. 615–621.
3. Дикань В.Л., Кондратенко Д.В. Аналіз сучасного стану розвитку обов'язкового особистого страхування від нещасних випадків на транспорті в Україні. *Вісник економіки транспорту і промисловості.* 2012. № 37. С. 86–90.
4. Лосіхін О.О. Шляхи удосконалення страхового захисту пасажирів від нещасних випадків на транспорті. *Вісник ЖДТУ.* 2013. № 2 (64). С. 272–276.
5. Закон України «Про страхування» № 1909-IX від 18.11.2021. *Офіційний вісник України.* 31.12.2021. № 100. Том 1. С. 20. Ст. 6545.
6. Постанова КМ України «Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті» № 959 від 14.08.1996. *Урядовий Кур'єр.* 12.09.1996.
7. Наказ Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України «Про затвердження форм проїзних документів на проїзд пасажирів на маршрутах загального користування» № 502 від 31.05.2024. *Офіційний вісник України.* 19.07.2024. № 63, ст. 3807.
8. Наказ Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України «Про затвердження Порядку та умов страхування на автомобільному та міському електричному транспорті» № 671 від 22.07.2024. *Офіційний вісник України.* 18.09.2024. № 80, ст. 4767.

9. Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України «Про затвердження Порядку та умов здійснення страхування на залізничному транспорті». URL: <https://www.drs.gov.ua/wp-content/uploads/2024/04/2395-1.pdf>, [https://mtu.gov.ua/files/Аналіз%20регуляторного% 20впливу-----.pdf](https://mtu.gov.ua/files/Аналіз%20регуляторного%20впливу-----.pdf).