

УДК 349.22

DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2025.87.2.13>

## ОСОБЛИВОСТІ СТРАХУВАННЯ РОБОТОДАВЦЕМ ВОДИЇВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ВІД НЕЩАСНИХ ВИПАДКІВ НА ТРАНСПОРТІ

**Кучма О.Л.,**  
*професор кафедри трудового права  
та права соціального забезпечення,  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка*  
ORCID: 0000-0002-2206-3286  
e-mail: [okuchma@ukr.net](mailto:okuchma@ukr.net)

**Кучма О.Л. Особливості страхування роботодавцем водіїв автомобільного транспорту від нещасних випадків на транспорті.**

У статті наголошено, що реформування законодавства в сфері обов'язкового страхування водіїв від нещасного випадку на транспорті відбувається із запізненням та містить суперечливі за змістом нормативно-правові акти. Це, в свою чергу, є перешкодою для отримання водіями соціального захисту у відповідному обсязі. Метою цього дослідження є встановлення неврегульованих на сьогодні питань, які унеможливають на належному рівні здійснювати соціальний захист водіїв автомобільного транспорту від нещасних випадків на транспорті та випрацювати пропозиції по удосконаленню законодавства.

Встановлено, що не тільки працівники, які перебувають на посаді водія, а і інші працівники можуть мати потребу використовувати транспорт роботодавця для виконання трудових обов'язків з інтенсивністю не меншою, ніж працівники, як працюють на посаді водія. При цьому, не передбачено можливості для роботодавців страхувати таких працівників на тотожних умовах. Також фізичні особи (не підприємці), які надають послуги чи виконують роботи на підставі цивільного договору і використовують транспорт замовника (керують ним), залишаються поза увагою законодавця в частині їх соціального страхування від нещасного випадку на транспорті.

Встановлено, що в результаті реформування обов'язкового страхування водіїв від нещасного випадку на транспорті, водії, які працюють у фізичної особи-підприємця втратили соціальне забезпечення в цій частині, оскільки новим порядком передбачено фінансування такого страхування за рахунок підприємств, яким фізичні особи-підприємці не являються.

Запропоновані наступні висновки: у Порядку та умовах страхування на автомобільному та міському електричному транспорті розширити суб'єктний склад страхувальників, додавши фізичних осіб – суб'єктів підприємницької діяльності, а також внести відповідну зміну до частини другої статті 12 Закону України «Про автомобільний транспорт». Також у законодавстві передбачити можливість роботодавцям страхувати на добровільних засадах від нещасних випадків на транспорті працівників, які не перебувають на посаді водія, але для виконання трудових обов'язків використовують транспортні засоби роботодавця.

**Ключові слова:** страхування водіїв, нещасні випадки на транспорті, автомобільні перевізники, роботодавець-страхувальник, водій.

**Kuchma O.L. Specifics of employer's insurance of road transport drivers against transport accidents.**

The article emphasizes that the reform of legislation in the field of compulsory insurance of drivers against accidents on transport is delayed and contains contradictory regulations. This, in turn, is an obstacle for drivers to receive social protection to the appropriate extent. The purpose of this study is to identify currently unresolved issues that make it impossible to properly implement social protection of road transport drivers against transport accidents and to develop proposals for improving legislation.

It is established that not only employees who are in the position of driver, but also other employees may need to use the employer's transport to perform work duties with an intensity not less than that of employees working in the position of driver. At the same time, there is no possibility for employers to insure such employees on identical terms. In addition, individuals (not entrepreneurs) who provide services or perform work on the basis of a civil contract and use (drive) the customer's transport remain outside the legislator's attention in terms of their social insurance against transport accidents.

The author establishes that as a result of reforming the compulsory insurance of drivers against transport accidents, drivers employed by individual entrepreneurs have lost social security in this part, since the new procedure provides for financing such insurance at the expense of enterprises which are not individual entrepreneurs.

The following conclusions are proposed: in the Procedure and Terms of Insurance for Motor Vehicle and Urban Electric Transport, to expand the subject composition of insurers by adding individuals – business entities, and to make a corresponding amendment to part two of Article 12 of the Law of Ukraine «On Motor Vehicle Transport». The legislation should also provide for the possibility for employers to insure on a voluntary basis against transport accidents for employees who are not drivers but use employer vehicles to perform their work duties.

**Key words:** driver insurance, transport accidents, road carriers, employer-insured, driver.

**Постановка проблеми.** Соціальна захищеність працівника здійснюється за різними напрямками як державою так і роботодавцем, у визначених законодавством випадках, а також на умовах колективного та трудового договорів. Особливості соціального захисту окремих категорій працівників зумовлені специфікою їх діяльності, яка пов'язана із особливостями трудової функції працівника та/або умов його праці. З розвитком суспільних відносин змінюється і законодавство, яке регулює умови надання соціального забезпечення і важливо при реформуванні законодавства якісно та оперативно змінювати нормативно-правову базу.

На жаль, не завжди вдається при реформуванні законодавства не зменшити обсяг прав, гарантованих Конституцією України, та оперативно підготувати підзаконні нормативно-правові акти, які встановлюють механізм реалізації нових законодавчих норм. Яскравим прикладом є зміни у законодавстві, пов'язані із соціальним захистом водіїв автомобільного, залізничного та електротранспорту від нещасних випадків на транспорті. Із 2024 року і до часу написання цієї статті (лютий 2025 року) відсутнє на законодавчому рівні якісне врегулювання відносин у сфері соціального захисту водіїв автомобільного та залізничного транспорту. І якщо для водіїв автомобільного транспорту з вересня 2024 року частково вирішено питання (хоча і не охоплені всі категорії водіїв автомобільного транспорту з тих, які раніше мали такий захист), то для водіїв залізничного транспорту питання не вирішено і донині.

**Метою дослідження** є встановлення неврегульованих на сьогодні питань, які унеможливають на належному рівні здійснювати соціальний захист водіїв автомобільного транспорту від нещасних випадків на транспорті та випрацювати пропозиції по удосконаленню законодавства.

**Стан опрацювання проблематики.** Питання якісного реформування законодавства у цілому та соціального захисту водіїв на транспорті зокрема досліджували вчені різних галузей права.

Так, Логойда В. у доробку «Правові аспекти реформи страхування життя та здоров'я пасажирів на наземному транспорті» звертає увагу на проблему якості та своєчасності нормативно-правових актів, які регулюють питання страхування на транспорті за новими вимогами законодавства, зокрема, неналежне виконання органами центральної виконавчої влади п. 24 нового Закону України «Про страхування» [1, с. 310], відсутність правових підстав для застосування колишнього законодавства, в тому числі і стягнення з пасажирів страхових платежів у 2024 році [1, с. 311], а також акцентував увагу на використанні законодавцем словосполучення «можуть визначатися» при встановленні доручення центральним органам виконавчої влади створити документ, що може бути розцінене як те, що міністерство може цього і не робити [1, с. 311]. З огляду на те, що відсутні інші суб'єкти, яким надані аналогічні повноваження в нормативній діяльності з означеного питання, можна також тлумачити, що «може визначатися» мається на увазі, можливість тільки цього суб'єкта визначати. Але однозначно без «може» ця законодавча норма була б більш якісною.

Також Кучма О.Л. у статті «Нещасний випадок із водієм на транспорті: характеристика, спільні та відмінні риси із нещасним випадком на виробництві» звертає увагу на проблеми кваліфікації нещасного випадку на транспорті із водієм та виокремлює наступні кваліфікуючі ознаки: подія є

нешасним випадком на виробництві, пов'язана із взаємодією із транспортним засобом та настала під час обслуговування поїздки [2, с. 41].

Кардинальне реформування законодавства у сфері страхування водіїв від нещасних випадків на транспорті вимагає нових наукових пошуків у означеній царині.

**Виклад основного матеріалу.** Законом України «Про страхування», який діяв до 31.12.2024 року включно передбачалось обов'язкове страхування від нещасних випадків на транспорті. Механізм цього виду страхування регулювався Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті» (далі – Постанова № 959) [3]. До суб'єктів, які підлягали обов'язковому страхуванню за згаданим видом, крім пасажирів, належали працівники транспортних підприємств незалежно від форм власності та видів діяльності, які безпосередньо зайняті на транспортних перевезеннях (далі - водії), а саме: водії автомобільного, електротранспорту: машиністи і помічники машиністів поїздів (електровозів, тепловозів, дизель-поїздів); машиністи поїздів метрополітену, провідники пасажирських вагонів, начальники (бригадири) поїздів; поїзні електромонтери; кондуктори; працівники вагонів-ресторанів, водії дрезин та інших одиниць рухомого складу; механіки (начальники) рефрижераторних секцій (поїздів); працівники бригад медичної допомоги. Крім того, Постановою №959 визначалось, що страхувальниками водіїв є юридичні особи або дієздатні громадяни – суб'єкти підприємницької діяльності, які є власниками транспортних засобів чи експлуатують їх і уклали із страховиком договори страхування [3], тобто зобов'язання страхувати водіїв відповідно до умов Постанови №959 було і у фізичних осіб-підприємців, а не тільки підприємств, установ, організацій.

Новий Закон України «Про страхування» прийнятий 18.11.2021 року, набрав чинності 19.12.2021 року, введений в дію 01.01.2024 року крім деяких статей та пунктів, в т.ч. пункт 24 прикінцевих та перехідних положень, який вступив в дію з дня набрання чинності нового Закону та закріпив наступне: Кабінету Міністрів України протягом шести місяців з дня набрання чинності цим Законом:

забезпечити розроблення нормативно-правових актів, у тому числі щодо внесення змін, що впливають із цього Закону, в частині заміни обов'язкового страхування на обов'язкову наявність договору страхування або на безпосереднє здійснення головними розпорядниками бюджетних коштів компенсаційної виплати потерпілим з державного бюджету;

забезпечити розроблення та перегляд міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади за погодженням з Національним банком України їх нормативно-правових актів, що впливають із цього Закону, в частині заміни обов'язкового страхування на обов'язкову наявність договору страхування або на безпосереднє здійснення головними розпорядниками бюджетних коштів компенсаційної виплати з державного бюджету потерпілим [4].

Тобто, новим Законом України «Про страхування» встановлено строк до 19.06.2022 року для розробки нормативно-правових актів, у яких мав бути закріплений механізм соціального захисту, в тому числі водіїв автомобільного, залізничного та електротранспорту від нещасних випадків на транспорті, оскільки з 01.01.2024 року вступає в дію новий Закон України «Про страхування», який реформував обов'язкове особисте страхування та вніс зміни до низки нормативно-правових актів, якими закріплювалось обов'язкове особисте страхування.

Так, у Законі України «Про автомобільний транспорт» стаття 12 викладена у новій редакції: Суб'єкти господарювання (перевізники), що здійснюють перевезення пасажирів та/або вантажів, зобов'язані укласти договір страхування відповідальності за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів під час користування автомобільним транспортом, та за шкоду, заподіяну вантажу, багажу при перевезенні, за класом страхування 10, визначеним статтею 4 Закону України «Про страхування». Життя, здоров'я та працездатність працівників, які здійснюють експлуатацію транспортних засобів, підлягають страхуванню за рахунок коштів підприємства за класом страхування 1, визначеним статтею 4 Закону України «Про страхування». Порядок та умови такого страхування можуть визначатися центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері автомобільного транспорту, за погодженням з Національним банком України [5].

Закон України «Про дорожній рух» також був змінений новим Законом України «Про страхування», зокрема стаття 46. Обов'язки адміністрації підприємств, установ і організацій щодо охорони здоров'я і контролю за умовами праці водіїв транспортних засобів. Адміністрація під-

приємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання, до штатів яких входять водії, зобов'язана: організувати за рахунок коштів підприємства, установи чи організації страхування життя, здоров'я та працездатності водія від нещасних випадків за класом страхування 1, визначеним статтею 4 Закону України «Про страхування». Порядок та умови такого страхування визначаються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, за погодженням з Національним банком України [6].

Постанова №959 не відповідає вимогам, які з 01.01.2024 року ставляться до Порядку та умов страхування водіїв від нещасних випадків на транспорті, а відтак не може бути застосована для регулювання відносин щодо соціального захисту працівників (водіїв) від нещасного випадку на транспорті.

Профільним міністерством прийнято 22.07.2024 року у відповідності до згаданих вимог законодавства Наказ «Про затвердження Порядку та умов страхування на автомобільному та міському електричному транспорті» (далі – Наказ № 671), який 18.09.2024 року набрав чинності [7]. Таким чином, з 01.01.2024 по 18.09.2024 був відсутній документ, який мав регулювати питання обов'язкового страхування водіїв від нещасних випадків на транспорті. На практиці, роботодавці водіїв продовжували страхувати водіїв на умовах Постанови № 959, оскільки роботодавці мали обов'язок забезпечити страхування водіїв, і не застрахувати їх зовсім було б ще більше порушення прав працівників на соціальний захист у цій частині. Зважаючи на всі обставини та те, що Постанова № 959 так і не скасована, таким чином вийшли із ситуації. І оскільки обсяг соціального забезпечення (ліміти страхових сум) у Постанові № 959 та Наказі № 671 різні, то і фактичний обсяг соціального забезпечення водіїв, які з 01.01.2024 року були застраховані відповідно до Постанови № 959 був меншим, ніж мав би бути відповідно до нових умов, які набрали чинності з запізненням більш ніж на півроку.

Також залишилось невирішеним питання страхування водіїв, які працюють у фізичних осіб – суб'єктів підприємницької діяльності.

Відповідно до Постанови № 959 такі працівники підлягали обов'язковому страхуванню, Відповідно до Наказу № 671 такі працівники не підлягають страхуванню (у частині другій статті 12 Закону України «Про автомобільний транспорт» чітко визначено, що страхування відбувається за кошти підприємства, яким фізична особа-підприємець не являється), тобто відсутній соціальний захист водіїв від нещасних випадків на транспорті, які працюють у такого роботодавця.

Це є недоліком реформування законодавства у досліджуваній сфері та потребує усунення, адже працівник не повинен бути дискримінованим в залежності від того в роботодавця – суб'єкта підприємницької діяльності фізичної особи чи юридичної особи він працює. Закон України «Про автомобільний транспорт» визначає автомобільним перевізником фізичну або юридичну особу, яка здійснює на комерційній основі чи за власний кошт перевезення пасажирів чи (та) вантажів транспортними засобами [5]. Тому є невідповідність у зобов'язанні перевізника страхувати водіїв від нещасного випадку на транспорті та визначенні джерела, що це здійснюється тільки за рахунок підприємств.

Також потребує додаткового дослідження питання суб'єктного складу водіїв, адже законодавець визначає обов'язок роботодавця страхувати водіїв, які є в штаті підприємства. При цьому, відповідно до Закону України «Про дорожній рух» водій є учасником дорожнього руху, незалежно від того перебуває він у штаті підприємства чи ні, має посвідчення водія, то вже водій.

Законодавством передбачені особливості трудових відносин з водієм (наприклад, обов'язкові медичні огляди, інший облік робочого часу тощо). При цьому, на практиці поширеною є ситуація, коли з метою економії коштів, не вводять до штату підприємства посади водія, а працівник, робота якого має роз'їзний характер (наприклад, торговельний представник, кур'єр) сам керує транспортним засобом, який йому наданий підприємством, чи власним транспортним засобом, який роботодавець взяв у нього в оренду та надав у користування. Та навіть і топ-менеджери, які за статусом могли мати персонального водія, самі керують транспортними засобами при здійсненні робочих поїздок. Тобто в штатному розписі посада не водія, але для виконання трудової функції працівник використовує транспортний засіб роботодавця, будучи водієм як учасником дорожнього руху. Зрозуміло, що інтенсивність таких поїздок залежить від конкретної трудової функції та виробничих потреб, проте часто не водій за штатним розписом може за кермом транспортного засобу проводити не менше часу (при виконанні виробничих завдань) ніж водій того ж підприємства.

Можливо, як варіант, поширити умови Наказу № 671 на таку категорію водіїв (водій не за посадою, а у зв'язку з необхідністю виконання трудових обов'язків) але на добровільних засадах (за аналогією з загальнообов'язковим державним соціальним страхуванням, коли особи, які не підлягають обов'язковому соціальному страхуванню можуть на добровільних засадах взяти участь на таких самих умовах як і ті, що підлягають обов'язковому страхуванню). Переліки таких водіїв роботодавці мають визначати самостійно, але обов'язково має бути зв'язок з використанням транспорту в інтересах роботодавця. Також варто розглянути питання страхування від нещасного випадку на транспорті фізичної особи не суб'єкта підприємницької діяльності, яка надає послуги, виконує роботи за цивільним договором, що також використовує транспортний засіб (керує ним) в інтересах замовника. Ці питання не достатньо висвітлені у науковій літературі та не в повній мірі враховані у законодавстві, тому потребують подальших наукових досліджень.

**Висновки.** Враховуючи вищенаведене, необхідно внести наступні зміни до чинного законодавства:

1. У Законі України «Про автомобільний транспорт» у частині другій статті 12 слово «підприємства» змінити на слово «роботодавця».
2. У Наказі № 671 відкоригувати розділ III з врахуванням того, що страхувальником є також фізична особа – підприємець, який перебуває у трудових відносинах із водієм.
3. Доповнити суб'єктний склад водіїв, на яких поширюється дія Наказу № 671 особами, які можуть бути застраховані на добровільних засадах, включивши до нього працівників, які не перебувають на посаді водія але використовують транспортні засоби роботодавця для виконання трудових обов'язків.

#### **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:**

1. Логойда В. Правові аспекти реформи страхування життя та здоров'я пасажирів на наземному транспорті. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету*, 2024. № 86, ч. 2. С. 307–313 DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.86.2.47> (дата звернення 16.02.2025).
2. Кучма О.Л. Нещасний випадок із водієм на транспорті: характеристика, спільні та відмінні риси із нещасним випадком на виробництві. *Юридичний науковий електронний журнал – електронне наукове видання юридичного ф-ту ДВНЗ «Запорізький національний університет»*. – 2018. № 4. С. 39–41. URL: [http://lsey.org.ua/4\\_2018/11.pdf](http://lsey.org.ua/4_2018/11.pdf) (дата звернення 16.02.2025).
3. Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті: Постанова від 14 серпня 1996 року № 959 / Кабінет Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-96-%D0%BF#Text> (дата звернення 16.02.2025).
4. Про страхування : Закон України від 18 листопада 2021 року № 1909-IX / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1909-20#n2317> (дата звернення 16.02.2025).
5. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05 квітня 2001 року № 2344-III / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#n244> (дата звернення 16.02.2025).
6. Про дорожній рух: Закону України від 30 червня 1993 року № 3353-XII / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#n502> (дата звернення 16.02.2025).
7. Про затвердження Порядку та умов страхування на автомобільному та міському електричному транспорті: Наказ від 22 липня 2024 року № 671 / Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1297-24#Text> (дата звернення 16.02.2025).