

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ СНГ

РОЛЬ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО АВТОСТРАХОВАНИЯ

НА РЫНКЕ СТРАХОВЫХ УСЛУГ

ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ СНГ

(информационно-аналитический материал)

Москва, 2015 год

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
РЕСПУБЛИКА АРМЕНИЯ.....	5
РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ	6
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН	9
КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА.....	11
РЕСПУБЛИКА МОЛДОВА	12
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ.....	13
РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН.....	16
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	17

ВВЕДЕНИЕ

Страховая отрасль является важным компонентом экономики государств – участников СНГ в силу объема собираемых премий, масштабов инвестирования и присущей этой отрасли социальной и экономической роли покрытия персональных и связанных с предпринимательской деятельностью рисков.

Экономическая основа автострахования в условиях законов рынка связана с денежной ответственностью физических или юридических лиц за свои действия.

При этом договор страхования ответственности, заключенный страхователем со страховой организацией, с одной стороны, защищает страхователя от финансовых потерь, которые он может понести в результате предъявления к нему по решению суда исков о погашении ущерба, причиненного третьей стороне, а с другой стороны, защищает имущественные интересы и третьих лиц, поскольку у виновной в нанесении ущерба стороны может не оказаться достаточно средств, чтобы оплатить убытки.

Система обязательного страхования является наиболее социально ориентированным сегментом рынка страховых услуг. Поэтому к числу обязательных видов страхования в большинстве стран мира в первую очередь относится страхование ответственности владельцев транспортных средств перед третьими лицами.

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) – это вид страхования ответственности, возникший в США в 20-х годах XX века и получивший очень широкое распространение в 40–50-х годах в Европе (а позже – и в остальном мире), при котором объектом страхования являются имущественные интересы, связанные с риском гражданской ответственности владельца транспортного средства по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства.

ОСАГО вводилось во всех странах как социальная мера, направленная на создание финансовых гарантий возмещения ущерба, причиненного владельцами транспортных средств, и как финансовый инструмент повышения безопасности дорожного движения. Подобное страхование действует во многих странах мира, а также в рамках транснациональных соглашений. Примером является «Зеленая карта» – международный договор (полис) страхования автогражданской ответственности, а также соглашение о взаимном признании странами – членами страхового полиса по страхованию ответственности владельцев средств автотранспорта.

Соглашение о «Зеленой карте» вступило в силу с 1 января 1953 года. Его главной задачей является содействие беспрепятственному передвижению средств автотранспорта через государственные границы стран – участниц системы, при наступлении дорожных аварий, совершенных въехавшими в страну иностранными автомобилистами, максимально быстрое урегулирование претензий пострадавших и получение ими причиненного ущерба в соответствии с требованиями национального законодательства и т.д. «Зеленая карта» действует исключительно в случае дорожно-транспортного происшествия (ДТП), и предназначена для покрытия расходов владельца автомобиля, которому нанесен материальный ущерб застрахованным виновником аварии. Говоря другими словами, – это общеевропейский вариант ОСАГО.

В большинстве развитых стран при страховании автомобилей действует рейтинговая система, которая штрафует страхователя, ответственного за одно дорожно-транспортное происшествие или более увеличением размера премии, или *малусом*, и поощряет страхователей, которые не совершали страховых случаев, уменьшением размера премии, или *бонусом*. «Бонус-малус» применяется для расчета страховой премии, которую платит клиент в зависимости от его истории страховых случаев, т.е. это система поощрений и штрафов, зависящих от того, насколько часто застрахованный попадает в ДТП.

В государствах – участниках СНГ также активно развивается эта сфера страхования. На пространстве Содружества функционирует Межгосударственный координационный совет руководителей органов страхового надзора государств – участников СНГ, созданный в соответствии с Решением Совета глав правительств СНГ от 3 июня 2005 года. Межгосударственный координационный совет активно участвует в развитии обязательного страхования автогражданской ответственности. Помимо существующего информационного обмена между членами совета в сфере обязательного автострахования, разрабатывается проект международного договора, определяющего порядок электронного документооборота между страховщиками, страхователями и потерпевшими при страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств в соответствующих государствах – участниках СНГ.

В материале рассмотрены основные вопросы развития рынка обязательного автострахования, показан опыт государств – участников СНГ в данной сфере. Документ содержит актуальную информацию о современной ситуации в области обязательного автострахования на пространстве Содружества, он позволяет оценить основные показатели данной отрасли и может быть использован в практической работе государственных органов,

страховых объединений и ассоциаций при формировании согласованных подходов к развитию рынка автострахования в рамках СНГ.

При подготовке материала использована информация, представленная национальными органами надзора и регулирования страховой деятельности в государствах – участниках СНГ, а также информационные и справочные данные, имеющиеся в распоряжении Исполнительного комитета СНГ.

РЕСПУБЛИКА АРМЕНИЯ

18 мая 2010 года Национальное собрание Республики Армения приняло Закон «Об обязательном страховании ответственности за использование автотранспортных средств», который вступил в силу с 1 января 2011 года. В июне 2010 года по решению Центрального банка Республики Армения было основано Армянское бюро автостраховщиков (далее – Бюро), целью которого являются защита интересов пострадавших лиц, обеспечение стабильности и развитие ОСАГО. В 2011 году Центральный банк Республики Армения совместно с Бюро продолжил работу в страховой сфере, особенно для повышения эффективности страхового возмещения.

Для обеспечения эффективной работы инфраструктуры страхового рынка в 2010 году была разработана информационная система ОСАГО, целью которой является обеспечение:

выполнения обязательства по страхованию зарегистрированных автотранспортных средств, их учет и идентификация;

надлежащей информационной базы для формирования тарифов (также для расчета тарифов по системе «бонус-малус») на основе водительской истории для исключения повторных страховых возмещений и т.д.;

сопоставимости информации Дорожной полиции с данными автотранспортных происшествий.

Информационная система ОСАГО и система «бонус-малус» широко используются в международной практике и предназначены для дифференциации страховых взносов в зависимости от уровня рисков каждого страхователя.

Введение обязательного страхования выдвинула страховой сектор Республики Армения на новый уровень развития.

Законом Республики Армения «Об обязательном страховании ответственности за использование автотранспортных средств» устанавливаются условия и порядок страхования и выплаты ущерба, причиненного в результате использования автотранспортного средства. Закон регулирует отношения, связанные с обязательным страхованием ответственности владельцев

автотранспортных средств за вред, причиненный потерпевшим лицам вследствие использования автотранспортных средств, устанавливает отношения, связанные с созданием, деятельностью, регулированием Бюро страховых компаний, осуществляющих обязательное страхование ответственности, вытекающей из использования автотранспортных средств, и с осуществлением в его отношении контроля, а также порядок создания и использования гарантийного фонда и информационной системы и другие связанные с ними отношения.

Для повышения эффективности информационной системы ОСАГО с 2014 года начались работы по внедрению веб-портала «Единое окно автотранспортных средств». Единая электронная система предназначена для электронного подписания контрактов, а также управления ущербов и возмещений. Главной целью внедрения данной системы является повышение эффективности и прозрачности системы ОСАГО, в частности процесса оценки ущербов и выплат возмещений страховыми компаниями. Внедрение Единого окна автотранспортных средств осуществляется с помощью компании Бюро Веритас. Последнее является ведущей компанией мира в области управления «Единого окна», а также для осуществления оценки соответствия. Ведутся работы для внедрения модуля «подписания контрактов», после которого начнутся работы для внедрения второго модуля «управления ущербов».

Обсуждается вопрос об экономической целесообразности вступления Республики Армения в систему «Зеленая карта».

РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ

Страхование автогражданской ответственности для белорусских автовладельцев стало обязательным с 1 июля 1999 года.

Осуществление страхования автогражданской ответственности в обязательной форме было обусловлено ежегодным увеличением риска причинения вреда имуществу и (или) жизни и здоровью потерпевших и тяжести их последствий.

По прошествии 16 лет обязательное страхование автогражданской ответственности прочно утвердилось на страховом рынке страны, обеспечив его поступательное развитие.

Страхование автогражданской ответственности в Республике Беларусь осуществляется также и в добровольной форме. Однако, как показывает практика, востребованность этого вида договора является низкой и не обеспечивает в полной мере защиту потерпевших в ДТП, поскольку

страхователь самостоятельно выбирает период страхования, определяет размер страховой суммы.

В настоящее время обязательное страхование автогражданской ответственности является одним из самых массовых видов страхования в Республике Беларусь и включает четыре вида договоров:

1) договор внутреннего страхования, который заключается с белорусскими автовладельцами и иностранными автовладельцами либо от их имени с водителями, временно находящимися на территории Республики Беларусь, при использовании транспортных средств на данной территории;

2) договор пограничного страхования – с иностранными автовладельцами либо от их имени с водителями при въезде на территорию Республики Беларусь, которые не имеют договоров страхования автогражданской ответственности, действительных на ее территории;

3) договор страхования «Зеленая карта» – с белорусскими автовладельцами либо от их имени с водителями при выезде в страны – члены системы «Зеленая карта»;

4) договор комплексного внутреннего страхования введенный с июля 2010 года, который заключается только с резидентами Республики Беларусь и по которому выплата страхового возмещения производится как за вред, причиненный потерпевшему, так и за вред, причиненный транспортному средству причинителя вреда.

Роль страхования автогражданской ответственности заключается в обеспечении непрерывности и сбалансированности отношений в области страхования. Это приводит к: оптимизации сферы применения страхования автогражданской ответственности; показателям развития страховых операций; полноте и своевременности возмещения вреда; участию временно свободных средств страховых резервов в инвестиционной деятельности страховщиков; пополнению за счет прибыли от страховых операций доходов государственного бюджета Республики Беларусь.

Для практической реализации страхования автогражданской ответственности в Республике Беларусь Указом Президента Республики Беларусь от 19 февраля 1999 года № 100 утверждено Положение о порядке и условиях проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и создано Белорусское бюро по транспортному страхованию (далее – Белорусское бюро) в целях организации проведения данного вида страхования.

Белорусское бюро, являясь координатором деятельности в области страхования автогражданской ответственности, принимает самое активное участие в его совершенствовании, регулярно вносит соответствующие предложения в законодательные органы, позволяющие более оперативно и

точно реагировать на новые явления и тенденции, упреждать возможные негативные проявления и минимизировать их последствия. Ключевым приоритетом в деятельности Белорусского бюро является конструктивная работа в системе «Зеленая карта».

Актуальным направлением развития остается совершенствование механизма правового регулирования правоотношений в страховании автогражданской ответственности исходя из его социальной направленности, правоприменительной практики и с учетом международного опыта.

Страхование автогражданской ответственности должно выполнять профилактическую роль в сфере дорожного движения, поскольку страховым случаем является причинение вреда непосредственно в результате ДТП.

Размер лимита ответственности Республики Беларусь находится на низком уровне относительно европейских стран. Однако его увеличение неизбежно повлечет за собой увеличение размеров страховых взносов. В Республике Беларусь также применяются корректирующие коэффициенты страховых взносов по системе «бонус-малус». Страхователю оформляется скидка либо надбавка исходя из количества совершаемых ДТП по его вине, по которым производились выплаты страхового возмещения. Часть страхователей недовольны существующей системой скидок и надбавок. Это указывает на необходимость корректировки законодательства по страхованию автогражданской ответственности.

В перспективе планируется:

в целях оказания гражданам своевременной и бесплатной дополнительной помощи по эвакуации поврежденных транспортных средств в случае ДТП рассмотрение и решение вопроса о возможности заключения соответствующего соглашения между страховщиками и специализированными организациями, оказывающими быструю квалификационную техническую помощь как на дорогах Республики Беларусь, так и за ее пределами;

в целях предупреждения страхового мошенничества на страховом рынке Республики Беларусь создание совместно с правоохранительными органами единых информационных ресурсов, содержащих данные, позволяющие идентифицировать одновременное заключение договоров страхования и отслеживать страховые события.

Предполагается, что решение поставленных задач позволит обеспечить дальнейшее развитие страхования автогражданской ответственности, усилить его роль в системе национального страхования и усовершенствовать механизм защиты имущественных интересов физических лиц и юридических.

РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

В Республике Казахстан обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств введено с 1 января 1997 года. Порядок и условия проведения данного вида страхования регламентированы Законом Республики Казахстан «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств» (ГПО ВТС). Республика Казахстан стала одним из первых государств на постсоветском пространстве, внедрившим ГПО ВТС, и в настоящее время этот класс страхования является самым массовым, что оказывает существенное влияние на деятельность определенной части страховых организаций и формирование мнения населения о страховых организациях страны. Последнее обусловлено тем, что большинство населения Республики Казахстан получает информацию о страховании именно через этот вид обязательного страхования, поскольку по нему происходит большое количество страховых случаев, и он затрагивает интересы не только страхователя, но и третьих лиц, пострадавших в результате ДТП.

Кроме того, осуществление данного вида страхования позволяет страховым организациям привлечь клиентов для представления страховых услуг и по другим видам страхования.

Обязательным страхованием ГПО владельцев транспортных средств покрывается ущерб, причиненный жизни, здоровью и (или) имуществу потерпевшего, за исключением возмещения морального вреда и упущенной выгоды потерпевшего, включая утрату товарной стоимости имущества, а также возмещения неустойки в связи с нарушением потерпевшим сроков поставки товаров или производства работ (оказания услуг), иных его обязательств по контрактам (договорам).

Размер страховых премий рассчитывается по системе «бонус-малус». В частности, при расчете используется базовая страховая премия, к которой применяются коэффициенты в зависимости от места регистрации транспортного средства, типа транспортного средства, возраста и стажа вождения страхователя (застрахованного), срока эксплуатации транспортного средства и наличия или отсутствия страховых случаев по вине лиц, ГПО которых застрахована (система «бонус-малус»).

В настоящее время в Республике Казахстан, ГПО ВТС проводится в обязательной форме. Это обусловлено стремлением государства предоставить потерпевшим в дорожных авариях гарантию возмещения причиненного им вреда.

При этом необходимо отметить, что за счет охвата объектов страхования обязательная форма его проведения отводит данному виду страхования одно из ведущих мест в общем объема страховых премий.

Законодательство, регулирующее сферу обязательного страхования ГПО ВТС, как самого массового и социально ответственного класса страхования, находится в постоянном развитии.

Закон Республики Казахстан «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств», регулирующий взаимоотношения между страховой организацией и страхователями, был разработан с учетом практики стран как дальнего, так и ближнего зарубежья, а также положительного опыта проведения ГПО ВТС в Республике Казахстан.

Введение данного Закона, несомненно, явилось позитивным фактором как для становления и развития страхового рынка, так и для решения задач обеспечения социальной защиты участников дорожного движения.

В рамках проведенного анализа въездного и выездного транспортных потоков между Республикой Казахстан и другими трансграничными государствами выявлен высокий взаимный поток между Республикой Казахстан и Российской Федерацией. При этом установлено, что размеры страховых тарифов по договорам трансграничного страхования автовладельцев несоизмеримы между собой.

В этой связи в настоящее время рассматривается вопрос внесения поправок в Закон в части пересмотра стоимости договоров страхования для временно въезжающих на территорию Республики Казахстан, поскольку различие в стоимости полисов ставит страховые организации Республики Казахстан в неравные условия по сравнению с таковыми Российской Федерации.

В рамках реализации Концепции развития финансового сектора Республики Казахстан до 2030 года и дорожной карты по развитию страхового рынка будут рассмотрены следующие вопросы развития обязательного страхования ГПО ВТС:

покрытие дополнительных рисков в рамках обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств, в том числе самого автотранспортного средства (от угона, пожара, противоправных действий третьих лиц);

создание Национального моторного бюро в целях обеспечения гарантирования обязательств и урегулирования требований по осуществлению страховых выплат в рамках региональной системы автострахования;

внедрение электронных продаж страховых полисов с использованием учетной организации по формированию и ведению базы данных;

интеграция базы данных по страхованию с базами данных государственных органов для идентификации лица и автоматической проверки данных по транспортному средству;

признание страховых полисов по ГПО владельцев транспортных средств и ГПО перевозчика перед пассажирами по автовладельцам, въезжающим на территорию Республики Казахстан и выезжающим в страны Европейского экономического сообщества.

КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА

До недавнего времени Кыргызская Республика оставалась единственной страной в СНГ, в которой не было системы обязательного страхования ответственности владельцев автотранспортных средств. Внедрение института ОСАГО являлось основным приоритетом государственной политики в сфере страховой деятельности. В рамках Национальной стратегии устойчивого развития Кыргызской Республики на период 2013–2017 годов, была поставлена задача по введению обязательных видов страхования, в том числе системы ОСАГО.

В этой связи Государственной службой регулирования и надзора за финансовым рынком при Правительстве Кыргызской Республики была разработана Концепция развития страхового рынка Кыргызской Республики на 2013–2017 годы, утвержденная постановлением Правительства Кыргызской Республики от 15 апреля 2013 года № 194, в которой одним из приоритетных направлений обозначено введение системы ОСАГО.

В целях реализации задач, поставленных Концепцией, Госфиннадзор при Правительстве Кыргызской Республики разработал проект Закона Кыргызской Республики «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств» (далее – Закон об ОСАГО).

24 июня 2015 года Жогорку Кенеш Кыргызской Республики принял Закон об ОСАГО, который был подписан Президентом Кыргызской Республики 24 июля 2015 года № 192.

Закон об ОСАГО устанавливает правовые, экономические и организационные основы регулирования отношений в области обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших, возникшего в результате ДТП при эксплуатации автотранспортного средства.

Согласно статье 32 Закон об ОСАГО вступает в силу по истечении 6 месяцев с даты официального опубликования (опубликован в газете «Эркин Тоо» от 7 августа 2015 года № 72-73), а Правительству Кыргызской Республики необходимо в 6-месячный срок разработать нормативные правовые акты, необходимые для реализации Закона.

Таким образом, в настоящее время обязательное автострахование в Кыргызской Республике находится на этапе становления, но уже в 2016 году ожидается полноценное внедрение данного вида обязательного страхования.

РЕСПУБЛИКА МОЛДОВА

Основными видами страхования в Республике Молдова являются обязательное внутреннее и внешнее страхование автогражданской ответственности.

Обязательное страхование гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами в Республике Молдова, в последние годы занимает лидирующую позицию; потому что в соответствии с действующим законодательством каждый водитель обязан им обладать.

Обязательным страхованием, которое имеет на рынке страхования преобладающую долю, являются внутреннее и внешнее страхование на основании полисов «Зеленая карта».

В случае обязательного страхования гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами, и по международным полисам «Зеленая карта» сумма страховых премий определяется ежегодно Национальной комиссией по финансовому рынку Республики Молдова и не может быть изменена страховыми компаниями.

Тенденция развития рынка обязательного автострахования в Республике Молдова определяется показателями качества услуг, предоставляемых местными страховыми компаниями, а также по их финансовым возможностям.

Закон от 22 декабря 2006 года № 414-XVI «Об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами» регулирует правовые отношения между страховщиками, страхователями и третьими лицами, вытекающие из договора ОСАГО за ущерб, причиненный автотранспортными средствами, а также устанавливает порядок осуществления данного вида страхования; в соответствии со статьей 2 Закона обязательное страхование автогражданской ответственности предусматривает заключение договора страхования, удостоверенного страховым полисом ОСАГО и (или) страховым сертификатом «Зеленая карта»; регулирует создание централизованной базы данных по страхованию автогражданской

ответственности (RCADData), которая является важной задачей в развитии системы страхования и гарантирует эффективный надзор за соблюдением действующего законодательства (наличие страхового полиса, применение системы «бонус-малус», исключение фальшивых полисов и т.д.), а также облегчает доступ заинтересованных лиц к информации, касающейся наличия полиса обязательного страхования автотранспортного средства.

В 2015 году были утверждены изменения в Положение, которое устанавливает порядок применения системы скидок и надбавок к премии по внутреннему обязательному страхованию автогражданской ответственности (система «бонус-малус»). Система «бонус-малус» применяется автоматически во время обработки страхового договора посредством Государственной информационной системы в области обязательного страхования автогражданской ответственности.

Страховой рынок Республики Молдовы является относительно молодым, поэтому в настоящее время решаются задачи повышения качества защиты граждан посредством автострахования, обеспечения использования в полном объеме страховых возможностей и инвестиционных ресурсов.

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

В Российской Федерации условия и порядок осуществления обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств определяется Федеральным законом от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее – Закон об ОСАГО), который вступил в силу с 1 июля 2003 года.

Федеральным законом от 23 июля 2013 года № 251-ФЗ Центральный банк Российской Федерации (далее – Банк России) наделен функциями по регулированию, контролю и надзору в сфере страховой деятельности.

В том числе Банку России переданы полномочия по установлению правил страхования и страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, обязательному страхованию ответственности владельцев опасных объектов за причинение вреда в результате аварии на опасных объектах, страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчиков за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров, а также функции по контролю (надзору) за соблюдением профессиональным объединением страховщиков требований законодательства в области технического осмотра транспортных средств.

Также в рамках предоставленных Федеральным законом от 21 июля 2014 года № 223-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» полномочий Банком России в 2014 году разработаны и утверждены следующие нормативные акты, направленные на реализацию его положений:

Положение Банка России от 19 сентября 2014 года № 431-П «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств»;

Положение Банка России от 19 сентября 2014 года № 432-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства»;

Положение Банка России от 19 сентября 2014 года № 433-П «О правилах проведения независимой технической экспертизы транспортного средства»;

указание Банка России от 12 сентября 2014 года № 3380-У «О минимальных (стандартных) требованиях к условиям осуществления добровольного страхования средств наземного транспорта (за исключением средств железнодорожного транспорта) и добровольного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств»;

указание Банка России от 19 сентября 2014 года № 3384-У «О предельных размерах базовых ставок страховых тарифов и коэффициентах страховых тарифов, требованиях к структуре страховых тарифов, а также порядке их применения страховщиками при определении страховой премии по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств»;

указание Банка России от 19 сентября 2014 года № 3385-У «О требованиях к соглашению о прямом возмещении убытков и порядку расчетов между его участниками».

Указанием Банка России от 10 апреля 2015 года № 3620-У «О порядке создания и эксплуатации единой автоматизированной системы и перечнях видов информации, предоставляемой страховщиками» определен порядок создания и функционирования единой информационной системы, содержащей информацию о договорах автострахования. Единая автоматизированная информационная система, содержащая информацию о договорах страхования средств наземного транспорта и страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств, обеспечит взаимодействие Банка России, страховщиков и страхователей.

Указание Банка России от 24 мая 2015 года № 3648-У «О требованиях к использованию электронных документов и порядке обмена информацией в электронной форме при осуществлении обязательного страхования

гражданской ответственности владельцев транспортных средств» устанавливает требования к использованию электронных документов и порядок обмена информацией в электронной форме между страхователем, потерпевшим (выгодоприобретателем) и страховщиком при осуществлении обязательного страхования, в частности признание информации в электронной форме, подписанной простой электронной подписью, электронным документом, равнозначным документу на бумажном носителе, подписанному собственноручной подписью.

С 1 июля 2015 года в Российской Федерации внедрена возможность заключения договоров ОСАГО владельцев транспортных средств в виде электронных документов (е-полис).

Этапы внедрения е-полиса:

1 июля – 30 сентября 2015 года – возможность только пролонгации договоров физических лиц;

с 1 октября 2015 года – возможность заключения любых новых договоров физических лиц (не только пролонгация);

с 1 июля 2016 года – возможность заключения договоров юридических лиц.

При заключении е-полиса предоставление страхователем документов, указанных в Законе об ОСАГО, не требуется. Страховщики получают доступ к сведениям, содержащимся в указанных документах, путем электронного обмена информацией с соответствующими органами и организациями.

Рассматривается вопрос совершенствования системы тарификации ОСАГО путем наделения Банка России правом оперативного регулирования тарифов. Банк России может быть наделен правом изменять базовые ставки страховых тарифов по ОСАГО и (или) коэффициенты к ним каждые шесть месяцев, а в исключительных случаях – каждые три месяца.

Работоспособность системы «бонус-малус» снижалась в случаях, когда страхователи, чтобы не платить штраф-малус, просто переходили к другому страховщику после аварии. Расходы же страховщиков возрастали, поскольку бонусы аккуратным водителям не покрываются малусами аварийщиков. В Российской Федерации использование системы «бонус-малус» было заявлено с первых дней введения в действие Закона об ОСАГО, однако на практике автоматизированная система, позволяющая учитывать аварийность водителя (и по ОСАГО, и по КАСКО), заработала только в 2013 году. С 1 сентября 2014 года страховая компания обязана передать данные о страхователе в течение одного дня с даты заключения договора. Сам страхователь обязан незамедлительно сообщать обо всех изменениях сведений, указанных в договоре обязательного страхования. Однако получить скидку по ОСАГО можно при условии, что новый полис вступит в силу не раньше предыдущего и если с момента окончания действия не прошел один год.

В целях обеспечения взаимодействия страховщиков, осуществляющих обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, и формирования правил профессиональной деятельности при осуществлении обязательного страхования создано единое общероссийское профессиональное объединение – Российский союз автостраховщиков (РСА), который выполняет: представление и защиту интересов страховщиков, связанных с осуществлением обязательного страхования; защиту прав страхователей и потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств иными лицами.

РСА осуществляет свою деятельность в соответствии с Законом об ОСАГО.

В перспективе рассматривается дальнейшее совершенствование ОСАГО Российской Федерации в части тарифного коридора; сведений о страховании; сроков внесения данных о заключенных договорах в автоматизированную информационную систему РСА; сроков для рассмотрения претензии потерпевших; утраты товарной стоимости; института представительства; реформирования системы «бонус-малус» (с 1 декабря 2015 года осуществляется новый, упрощенный алгоритм обращений граждан при их несогласии с примененным значением коэффициента «бонус-малус»).

РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН

В Республике Таджикистан обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств осуществляется на основании Гражданского кодекса Республики Таджикистан и постановления Правительства Республики Таджикистан от 10 июня 1996 года № 264 «О государственном обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Согласно Закону Республики Таджикистан «О страховой деятельности» обязательное страхование должно осуществляться на основании закона об отдельных видах обязательного страхования, где будет разрешаться реализовывать страховые продукты обязательного страхования всем страховым организациям, в независимости от их форм собственности.

В настоящее время в Правительство Республики Таджикистан представлен проект нового Закона Республики Таджикистан «О страховой деятельности» и подготавливаются законы Республики Таджикистан «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и «Об обязательном страховании гражданской

ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров».

Важнейшие направления совершенствования ОСАГО: введение прямого урегулирования убытков; включение утраты товарной стоимости транспортного средства в сумму страхового возмещения; увеличение лимитов ответственности страховщика за вред, нанесенный жизни и здоровью потерпевшего.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В связи с наличием страховых рисков различной природы в государствах – участниках СНГ существуют различные виды страхования. Среди них страхование автогражданской ответственности занимает большую часть в страховом портфеле. Общеизвестно, что в развивающихся странах (особенно на начальном этапе развития страхового рынка) основным движущим фактором роста страхового сектора является именно обязательное страхование.

ОСАГО как вид обязательного страхования призван обеспечивать защиту движимого имущества физических или юридических лиц, а также выплату суммы, необходимой для финансовой компенсации последствий аварий.

Государства – участники СНГ развивают взаимодействие страховщиков со страхователями. В связи с этим созданы или планируются к созданию специализированные органы (Республика Армения – Армянское бюро автостраховщиков, Республика Беларусь – Белорусское бюро по транспортному страхованию, Республика Казахстан – Национальное моторное бюро, Российская Федерация – Российский союз автостраховщиков), целью которых является защита интересов пострадавших лиц и страховщиков, обеспечение стабильности и развития ОСАГО. Так, Белорусское бюро по транспортному страхованию является координатором деятельности в области страхования автогражданской ответственности, принимает самое активное участие в его совершенствовании, регулярно вносит соответствующие предложения в законодательные органы, позволяющие более оперативно и точно реагировать на новые явления и тенденции, упреждать возможные негативные проявления и минимизировать их последствия. Ключевым приоритетом в деятельности Белорусского бюро является конструктивная работа в системе «Зеленая карта».

На данном этапе из представленных государств – участников СНГ в системе «Зеленая карта» принимают участие Республика Беларусь, Республика Молдова и Российская Федерация. Республика Армения рассматривает вопрос об экономической целесообразности вступления в систему «Зеленая карта». «Зеленая карта» вывела на более высокий уровень обязательное

автострахование. Так, в Республике Беларусь наибольшее количество страховых случаев, по которым Белорусское бюро производило страховые выплаты, произошло по вине автовладельцев, имеющих польские, немецкие, украинские, литовские и российские «зеленые карты».

В представленных государствах – участниках СНГ, как и в большинстве развитых стран, при обязательном страховании автомобилей действует рейтинговая система «бонус-малус» (Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Республика Молдова, Российская Федерация). Данная система не всегда удовлетворяет страхователей при расчете тарифов. Так, в Российской Федерации, чтобы не платить штраф-малус, страхователи просто переходят к другому страховщику после аварии. Расходы же страховщиков растут, поскольку бонусы аккуратным водителям не покрываются малусами аварийщиков, однако в перспективе рассматривается реформирование системы «бонус-малус».

В государствах – участниках СНГ сформированы стратегии дальнейшего развития обязательного страхования автомобилей.

Так, в Республике Армения ведутся работы для внедрения модуля «подписания контрактов», а впоследствии – для внедрения второго модуля «управления ущербов» в единой электронной системе «Единое окно автотранспортных средств».

В Республике Беларусь изучаются вопросы о возможности заключения соглашения между страховщиками и специализированными организациями, оказывающими быструю квалификационную техническую помощь как на дорогах Республики Беларусь, так и за ее пределами; создания совместно с правоохранительными органами единых информационных ресурсов, содержащих данные, позволяющие идентифицировать одновременное заключение договоров страхования и отслеживать страховые события.

В Республике Казахстан рассматриваются: покрытия дополнительных рисков в рамках обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств; внедрения электронных продаж страховых полисов с использованием учетной организации по формированию и ведению базы данных; признания страховых полисов по ГПО владельцев транспортных средств и ГПО перевозчика перед пассажирами по автовладельцам, въезжающим на территорию Республики Казахстан и выезжающим в страны ЕЭС.

В Кыргызской Республике обязательное автострахование находится на этапе становления. Предполагается реализация комплекса мер по внедрению ОСАГО, в том числе создание Гарантийного фонда, единой информационной системы, разработка тарифов и лимитов ответственности.

Республика Молдова создает правовые и социально-экономические предпосылки повышения качества защиты граждан посредством автострахования, для обеспечения использования в полном объеме страховых возможностей и инвестиционных ресурсов.

В Российской Федерации сделан упор на необходимость корректной оценки обоснованности страховых тарифов; размера ущерба и страхового возмещения, страховых сумм и страховых выплат, сведений о страховании и сроков внесения данных о заключенных договорах в автоматизированную информационную систему РСА, сроков для рассмотрения претензий потерпевших; утраты товарной стоимости.

В Республике Таджикистан рассматривается: введение прямого урегулирования убытков; включение утраты товарной стоимости транспортного средства в сумму страхового возмещения; увеличение лимитов ответственности страховщика за вред, нанесенный жизни и здоровью потерпевшего.

Таким образом, в настоящее время существует необходимость развития законодательной базы автострахования.

Необходимо также продолжить анализ финансового положения и платежеспособности страховщиков, их обязательств перед страхователями, принятых по договорам страхования.

Представляется целесообразным осуществлять решение этих задач, в том числе в рамках Межгосударственного координационного совета руководителей органов страхового надзора государств – участников СНГ, что позволит обеспечить дальнейшее развитие указанного сегмента страхового рынка государств – участников СНГ, усилить его роль в системе страхования и усовершенствовать механизмы защиты имущественных интересов физических и юридических лиц на пространстве государств – участников СНГ.

Исполнительный комитет СНГ