

## **РЕКОМЕНДАЦИИ** по итогам парламентских слушаний

на тему:

### **«Совершенствование Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Законодательный аспект. Тарифная политика».**

Москва, Государственная Дума

13 сентября 2018 года

Участники парламентских слушаний, обсудив вопросы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, отмечают следующее.

Федеральный закон от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее – Федеральный закон) свою позитивную миссию выполнял и в значительной степени выполняет сейчас. Ежегодно заключается примерно 39 миллионов договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – договор обязательного страхования). Принятие Федерального закона позволило решать вопросы, возникающие вследствие дорожно-транспортных происшествий, в правовом поле.

Тем не менее, в Государственную Думу, в другие органы государственной власти продолжает поступать значительное количество жалоб от автовладельцев, касающихся реализации Федерального закона. Сами страховщики и их союзы также часто обращаются и к регулятору, и в Государственную Думу с просьбой внести те или иные изменения в законодательство.

В частности, от избирателей поступает довольно большое количество жалоб, связанных с проблемами, возникающими при заключении договоров обязательного страхования, с отказами страховщиков в заключении таких договоров.

Для решения проблем, связанных с заключением договоров обязательного страхования, был предпринят ряд шагов. В Федеральный закон были внесены изменения, в соответствии с которыми с 1 января 2017 года страховщик обязан обеспечить возможность заключения договора обязательного страхования в виде электронного документа с каждым лицом, обратившимся к нему с заявлением о заключении договора обязательного страхования в виде электронного документа. В значительной степени проблема была урегулирована. На сегодняшний момент примерно 47 процентов владельцев полисов – это те, кто заключили договоры обязательного страхования дистанционно, в электронном виде. Однако и сейчас возникают ситуации, когда страховщики уходят от заключения договоров обязательного страхования, создают проблемы автовладельцам.

В целях борьбы с навязыванием страхователям по договорам обязательного страхования дополнительных, зачастую совершенно им ненужных страховых услуг Банком России был введен так называемый «период охлаждения». Указанием Банка России от 20 ноября 2015 года № 3854-У «О минимальных (стандартных) требованиях к условиям и порядку осуществления отдельных видов добровольного страхования» был установлен четырнадцатидневный срок с даты заключения договора добровольного страхования, в течение которого гражданин-страхователь вправе отказаться от договора с возвратом страховой премии, если в течение указанного периода отсутствовали события, имеющие признаки страхового случая.

В конце апреля 2017 года вступили в силу изменения в Федеральный закон, установившие приоритет натурального возмещения вреда в рамках дорожно-транспортных происшествий над денежной выплатой в случаях

возмещения вреда, причиненного транспортным средствам физических лиц. Имеющиеся данные показывают, что ситуация выправляется и натуральный ремонт свою позитивную роль выполняет, тем не менее пока еще его доля в общей массе страховых возмещений незначительна.

Существует еще целый ряд проблем в обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – обязательное страхование), требующих своего решения. В частности, это касается учета износа автомобиля при осуществлении страхового возмещения в форме страховой выплаты, усиления административной ответственности как страхователей за отсутствие договора обязательного страхования, так и страховых компаний за неправомерный отказ в заключении договора обязательного страхования, установления жесткого контроля за действиями страховщиков при разработке тарифной политики в случае изменений подходов к тарифообразованию в обязательном страховании, предусматривающих индивидуализацию тарифа для каждого водителя.

Основным принципом обязательного страхования в соответствии с Федеральным законом является гарантия возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших, в пределах, установленных Федеральным законом.

В связи с этим объектом обязательного 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.

Регулирование страховых тарифов по данному виду обязательного страхования осуществляется Банком России, который устанавливает их базовые значения (минимальные и максимальные), а также коэффициенты страховых тарифов, требования к структуре страховых тарифов и порядок их применения страховщиками при определении страховой премии по договору

обязательного страхования. Доля страховой премии, непосредственно предназначенная для осуществления страхового возмещения и компенсационных выплат, не может быть менее чем 80 процентов страховой премии.

Для обеспечения исполнения обязательств по обязательному страхованию страховщики формируют страховые резервы, средств которых должно быть достаточно для исполнения обязательств страховщиков по осуществлению предстоящего страхового возмещения по договорам обязательного страхования и исполнения иных действий по обслуживанию указанных обязательств.

Таким образом, тарифообразование по обязательному страхованию должно носить сбалансированный характер, позволять соблюдать интересы как страхователей, в первую очередь граждан, так и страховщиков. Ключевым принципом тарифообразования должна быть справедливость цены полиса для каждого конкретного страхователя, которая должна учитывать все его индивидуальные особенности.

Сложившаяся в обязательном страховании ситуация не позволяет говорить о том, что действующая система тарификации в настоящее время является справедливой.

Одним из следствий несбалансированности и несправедливости действующей системы тарификации являются возникающие проблемы с доступностью страховой услуги в ряде регионов страны. В частности, во втором квартале 2018 года в Банк России поступило 2 555 жалоб на отсутствие возможности заключения договора обязательного страхования в виде электронного документа, 1 050 жалоб на отказ в заключении договора, в том числе по причине отсутствия страховых полисов, 621 жалоба на навязывание дополнительных услуг при заключении договора обязательного страхования. В то же время количество жалоб, связанных со страховыми выплатами, значительно меньше – 512 жалоб на нарушение сроков страховой выплаты, 270 жалоб на отказ в страховой выплате, 201 жалоба на размер

страховой выплаты, 49 жалоб на отказ в приеме документов по страховой выплате.

Убыточность по обязательному страхованию, сложившаяся в конце 2016 года – начале 2017 года, показала крайне негативную динамику, превысив отметку в 100%. Следствием этого стал значительный отрицательный финансовый результат страховщиков по обязательному страхованию в 2017 году, составивший -14,7 млрд руб., в результате чего встал вопрос о необходимости пересмотра страховых тарифов. Учет сложившейся ситуации нашел отражение в проекте указания Банка России «О предельных размерах базовых ставок страховых тарифов (их минимальных и максимальных значений, выраженных в рублях), коэффициентах страховых тарифов, требованиях к структуре страховых тарифов, а также порядке их применения страховщиками при определении страховой премии по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (проект указания), который 14 июня 2018 года был размещен на официальном сайте Банка России в целях проведения оценки регулирующего воздействия.

Ключевыми изменениями, предусмотренными проектом указания, являются:

расширение тарифного коридора на 20% в обе стороны;

увеличение с 4 до 50 количества страховых сегментов для коэффициента страховых тарифов в зависимости от возраста и стажа водителя, допущенного к управлению транспортным средством;

изменение подхода к порядку определения коэффициента страховых тарифов в зависимости от наличия или отсутствия страховых возмещений при наступлении страховых случаев, произошедших в период действия предыдущих договоров обязательного страхования, предусматривающее переход на годовой период.

Однако результаты второй половины 2017 года – начала 2018 года показали заметное снижение убыточности по обязательному страхованию,

что ставит вопрос о необходимости повторного проведения Банком России расчетов страховых тарифов, которые бы учитывали изменение ситуации с убыточностью по обязательному страхованию.

Также необходимо отметить, что стоимость страхового полиса для конкретного страхователя зависит не только от базового уровня страховых тарифов, но и от коэффициентов страховых тарифов, которые и должны учитывать все особенности страхователя, отражать его индивидуальный риск, делать цену страхования для него справедливой.

Анализ убыточности показывает, что используемая система коэффициентов страховых тарифов в настоящее время отражает риски, присущие отдельным категориям страхователей, не в полной мере. Так, в частности, есть отдельные категории страхователей, для которых справедливая цена полиса значительно ниже минимально возможной цены по действующей тарификации, а есть категории страхователей, значительно недоплачивающие за свой риск.

Перечень коэффициентов страховых тарифов определен в Федеральном законе. При этом некоторые из этих коэффициентов потеряли свою актуальность, другие же факторы риска отражения в тарификации не нашли.

Например, анализ показывает, что прямая и однозначная связь между коэффициентом страховых тарифов в зависимости от мощности двигателя легкового автомобиля отсутствует.

С другой стороны, мировая практика показывает, что для адекватного отражения страхового риска необходимо использовать значительное количество факторов. Например, автостраховщики Германии для тарификации используют около 30 факторов. Наличие большого числа факторов риска делает необходимым установление возможности значительно большей дифференциации страхового тарифа.

Необходимость учета большого числа факторов риска, важность оперативного реагирования на меняющиеся внешние обстоятельства, а также

степень эффективности управления различными страховыми организациями ставят под сомнение возможность адекватного регулирования тарифообразования Банком России или каким-либо государственным органом в той парадигме, которая существует сейчас.

Для достижения цели справедливого ценообразования необходимо детально изучить вопрос о возможности и последствиях постепенного отказа от централизованного регулирования тарифов с одновременным установлением системы гибкого ценообразования в зависимости от различных факторов риска. Функция же регулирующего органа должна сместиться в большей степени на осуществление контроля за соблюдением участниками страхового рынка установленных правил и требований.

Отказ от централизованного регулирования тарифов потребует мер усиления контроля за действиями страховщиков. Учитывая обязательность данного вида страхования и его социальную значимость, на законодательном уровне должны быть предусмотрены полномочия Банка России по осуществлению контроля за тарифной политикой страховщиков.

Кроме того, изменение подходов к определению страхового тарифа неизбежно потребует ужесточения борьбы с недобросовестными юридическими практиками, приводящими к тому, что страховые выплаты попадают не к потерпевшим, а к посредникам. Борьба с мошенничеством – одна из важнейших предпосылок к установлению справедливой цены страхового полиса.

В рамках совершенствования обязательного страхования целесообразно рассмотреть вопрос расширения опций, которые могут предлагаться потребителям страховой услуги, например, включить в обязательное страхование возможность выбора нескольких вариантов страховых сумм. Важным направлением также является автоматизация взаимоотношений, связанных с оформлением документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченных на то сотрудников полиции.

Важно подчеркнуть, что процесс изменения тарифообразования не может быть одномоментным. Установление новой, более гибкой системы должно занять 1,5 - 2 года.

Среди вопросов, требующих дополнительного внимания, необходимо отметить ситуацию с транспортными средствами, используемыми в качестве такси, и рассмотреть возможность усиления административной ответственности для операторов такси (агрегаторов) и владельцев таких транспортных компаний за нарушение законодательства, регулирующего их деятельность.

Необходимо дополнительно рассмотреть вопрос, связанный с возможностью осуществления страховой выплаты в рамках прямого возмещения убытков за вред, причиненный транспортному средству страхователя, в том случае, если у лица, причинившего вред, отсутствует договор обязательного страхования, с переходом к страховщику права регресса к виновному лицу.

При формулировании предложений по изменению существующей ситуации также следует учитывать необходимость исполнения поручения Президента Российской Федерации от 11 апреля 2016 года № Пр-637ГС о разработке дополнительных мер стимулирования применения страховыми организациями повышающих или понижающих коэффициентов страховых тарифов обязательного страхования в связи с наличием или отсутствием в предшествующие периоды установленных фактов неоднократного нарушения правил дорожного движения и предоставления страховыми организациями дополнительных скидок за безаварийную езду. Эффективное выполнение данного поручения возможно именно посредством индивидуализации тарифов, учитывающих, в том числе, и фактор аварийности при управлении транспортным средством.

Обозначенные выше изменения подходов к ценообразованию невозможно реализовать без внесения соответствующих изменений в



Федеральный закон. Безусловно, такие изменения потребуют широкого обсуждения с участием сообществ, защищающих права автовладельцев.

В целях повышения качества приобретаемого страхового продукта такие изменения должны быть сбалансированы посредством усиления прав потребителей страховых услуг.

Большинство участников парламентских слушаний разделяют постулат о том, что главной задачей всех изменений должны стать доступность услуги по обязательному страхованию, ее простота и удобство для потребителей – законопослушных граждан. Для достижения этой задачи был высказан ряд предложений, среди которых можно выделить следующие:

осуществление непрерывной видео- и аудиозаписи процесса заключения договоров обязательного страхования в офисах страховщиков и установление штрафных санкций за некачественную видео- и аудиозапись;

направление штрафов, предусмотренных пунктом 3 статьи 16<sup>1</sup> Федерального закона, в федеральный бюджет;

определение размера расходов на запасные части без учета износа комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте, при определении размера страхового возмещения по договорам обязательного страхования;

установление простого и доступного механизма проверки коэффициента бонус-малус (КБМ) для граждан, поскольку существующий механизм достаточно сложен, и значительная часть не осведомлена о такой возможности;

предоставление страхователю возможности выбора страховой организации при заключении договора обязательного страхования в рамках Системы гарантирования заключения договора обязательного страхования с использованием сайта Российского Союза Автостраховщиков (РСА).

Учитывая важную социальную роль обязательного страхования, а также поднятые проблемы в тарифообразовании по обязательному страхованию, участники парламентских слушаний отмечают необходимость

дальнейшего совершенствования законодательства и нормативных актов, регулирующих обязательное страхование и тарифообразование по нему, и рекомендуют:

### **I. Министерству финансов Российской Федерации:**

1. С учетом мирового опыта и основываясь на предварительно проведенных расчетах, проработать возможность внесения изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», предусматривающих постепенный отказ от регулирования коэффициентов страховых тарифов со стороны регулирующего органа с одновременной передачей страховщикам возможности применять в рамках тарифного коридора собственную тарифную политику.

2. В целях недопущения нарушения прав граждан при подготовке изменений, направленных на совершенствование системы тарифообразования по обязательному страхованию, одновременно предусмотреть:

меры контроля со стороны Банка России за действиями страховщиков; возможность осуществления непрерывной видео- и аудиозаписи процесса заключения договоров обязательного страхования в офисах страховщиков и установления штрафных санкций за некачественную видео- и аудиозапись;

направление штрафов, предусмотренных пунктом 3 статьи 16<sup>1</sup> Федерального закона, в федеральный бюджет;

увеличение штрафов для страховщиков за необоснованный отказ в заключении договоров обязательного страхования;

определение размера расходов на запасные части без учета износа комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте, при определении размера страхового возмещения по договорам обязательного страхования.

**II. Министерству финансов Российской Федерации и Центральному банку Российской Федерации:**

проработать возможность осуществления страховой выплаты в рамках прямого возмещения убытков за вред, причиненный транспортному средству страхователя, в случае, если у лица, причинившего вред, отсутствует договор обязательного страхования, с переходом к страховщику права регресса к виновному лицу.

**III. Центральному банку Российской Федерации:**

1. На основании проведенных актуарных расчетов актуализировать минимальные и максимальные значения базовых ставок страховых тарифов.

2. При проведении таких расчетов особое внимание обратить на анализ возможных причин изменения страховых трендов, а также на прогноз их дальнейших возможных изменений.

3. Внести изменения в коэффициенты страховых тарифов в зависимости от возраста и стажа водителя и в зависимости от наличия или отсутствия страховых возмещений при наступлении страховых случаев, произошедших в период действия предыдущих договоров обязательного страхования.

**IV. Российскому Союзу Автостраховщиков:**

1. Проработать вопрос, связанный с упрощением порядка получения информации о размере коэффициента КБМ на сайте РСА, а также обязать членов РСА размещать на своих сайтах информацию о возможности получения данных о размере коэффициента КБМ на сайте РСА.

2. Рассмотреть вопрос совершенствования механизма гарантированного доступа при оформлении полиса обязательного страхования в электронном виде путем отказа от безальтернативного выбора страховщика.