**Утверждаю:**

Председатель Государственной службы регулирования и надзора за финансовым рынком при Правительстве

Кыргызской Республики

С. Муканбетов \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

«\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2018 г.

**Анализ регулятивного воздействия**

проекта постановления Правительства Кыргызской Республики

«Об утверждении актов в сфере обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств»

Бишкек, 2018 год

**Основание для разработки:**

Приказ Госфиннадзора от \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Сроки проведения АРВ:**

Начало 14.09.2018

Окончание 14.10.2018

**Рабочая группа:**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **А.Т.Сыргатаев** | - | начальник отдела политики развития страхования и накопительных пенсионных фондов Государственной службы регулирования и надзора за финансовым рынком при Правительстве Кыргызской Республики |  |
| **Ж.Д. Акматалиева** | - | специалист отдела политики развития страхования и накопительных пенсионных фондов Государственной службы регулирования и надзора за финансовым рынком при Правительстве Кыргызской Республики |  |
| **Калматова Б.К.** | - | начальник управления развития обязательного страхования и перестраховочной деятельности Государственной страховой организации; |  |
| **Иманбеков.Б.С.** | - | заместитель Председателя Правления ЗСАО «Ингосстрах»; |  |
| **Мамыров.Н.А.** | - | заместитель директора ОАО СК «Аю Гарант»; |  |
| **Арзыматов С.Ж.** | - | Первый заместитель генерального директора ЗАО СК «Арсеналъ-Кыргызстан»; |  |
| **Абдуазизов Р.В** | - | юрист Объединения юридических лиц «Кыргызская Ассоциация Страховщиков»; |  |
| **Кемелов Т.Э.** | - | Председатель Совета Директоров ЗАО «НСК" |  |
| **Асанкожоев У.С.** | - | главный специалист – юрист Департамента регистрации транспортных средств и водительского состава при Службе; |  |
| **Айдаралиев З.Т.** | - | заместитель Генерального директора ЗАО СК «Алма-Иншуренс» |  |
| **Касмамбетова Ч.С.** | - | Директор общественного объединения «Дорожная безопасность» |  |
| **Тепшибаев.У.Т.** | - | старший инспектор юрисконсультант УДПС и АП ГУОБДД МВД Кыргызской Республики |  |

**Контактные данные ответственного лица:**

*Сыргатаев А.Т.*

*тел.96-12-98*

*e-mail: gsfn-kr@mail.ru*

Объем – \_\_\_\_ стр., приложений \_\_\_

## ПРОБЛЕМЫ И ОСНОВАНИЯ ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА.

# Оценка текущего состояния

# 1. Необходимость обеспечения защиты имущественных интересов участников дорожного движения

1. **Увеличение риска ДТП в связи с ухудшением ситуации с безопасностью дорожного движения**

Последние 10 лет в Кыргызстане ознаменовались стремительным ростом количества автотранспортных средств на дорогах страны. Либеральное законодательство, низкие таможенные пошлины на ввозимые автомобили и опасения населения относительно их увеличения подтолкнули большое количество жителей республики на приобретение автомобилей за счет личных сбережений, и даже заемных средств.

Согласно статистическим данным в 2010 году в Кыргызской Республике было зарегистрировано 424 952 единиц автотранспортных средств.

По состоянию на 1 июля 2018 года общее количество автотранспортных средств в Кыргызской Республике составило 1 155 000 единиц. Таким образом за 8 лет автопарк страны увеличился в 2,7 раза.

Стоит отметить, что транспортная инфраструктура многих городов Кыргызстана создавалась в советское время, когда число автотранспорта было в несколько раз меньше. Например, согласно первоначальному плану г. Бишкек, автомобильные дороги были рассчитаны на 40 тыс. автомашин. Однако в столице только официально зарегистрировано более 300 тыс. автомобилей[[1]](#footnote-1). И такая ситуация наблюдается практически во всех городах Кыргызстана.

Неутешительна и статистика по ДТП в республике. Растет количество ДТП со смертельным исходом, если в 2010 году произошло 220 ДТП со смертельным исходом, то в 2017 году их количество достигло до 704 случаев. (см. Приложение 1, Таблица 2)

Кроме того, ситуация усугубляется плохим состоянием автомобильных дорог и автотранспортных средств, низкой культурой вождения и недостаточным уровнем подготовки водителей.

Эти и другие факторы, безусловно, негативно влияют на безопасность дорожного движения, повышая риск дорожно-транспортных происшествий.

1. **Существующая система возмещения вреда не позволяет получить пострадавшим справедливые компенсации**

Статьей 1007 Гражданского Кодекса Кыргызской Республики установлено, что юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т.п.; осуществление строительной и иной, связанной с нею деятельностью и др.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

Однако в настоящее время система возмещения вреда причиненного гражданам и организациям в результате ДТП при эксплуатации транспортных средств не способна решить эту задачу эффективно. Пострадавшему в ДТП, практически никогда не удается восстановить свое имущество до того состояния, в котором оно было до происшествия.

Все зависит от того, какие финансовые возможности имеет виновник. Часто, виновные лица пытаются уйти от материальной ответственности. В результате чего, дела доходят до суда и затягиваются на несколько месяцев, а пострадавший не имеет никакой возможности восстановить испорченное имущество или здоровье. Имеет место много случаев, когда автомобиль является единственным источником дохода в семье и на период разбирательств целые семьи остаются без «кормильца».

Как отмечено выше, в республике опережающими темпами растет количество автотранспортных средств. По уровню обеспеченности автомобилями Кыргызстан стал в один ряд со странами со средним уровнем дохода[[2]](#footnote-2). Однако стоит отметить, что по уровню доходов населения наша республика все еще существенно отстает от этих стран. Так, по данным Национального статистического комитета Кыргызской Республики (Нацстаткомитет) средняя месячная заработная плата по республике по состоянию на 1 января 2018 года составляет 14 625 сомов. Это говорит о том, что, несмотря на обеспеченность автомобилями, платежеспособность населения республики остается на низком уровне.

По данным Министерства внутренних дел Кыргызской Республики за 2017 год в результате ДТП пострадали 9 568 человек и погибло 907 человек.

Резюмируя вышеизложенное, можно отметить, что в Кыргызской Республике необходимо создать надежный механизм защиты имущественных интересов участников дорожного движения.

Для принятия действенных мер по обеспечению безопасности дорожного движения необходим комплекс исследований, выявляющих проблемные области в этой сфере. К сожалению, в силу отсутствия технических возможностей государственные органы не обладают возможностью предоставлять качественные и достоверные статистические данные в сфере дорожного движения.

В настоящее время государственные органы располагают только поверхностными статистическими данными, на основании которых сложно оценить реальную ситуацию с безопасностью дорожного движения.

# 3) Главные проблемы, требующие государственного вмешательства.

С увеличением количества автотранспорта на дорогах страны, также увеличивается риск получения вреда в результате ДТП. Процесс получения справедливой компенсации за причиненный ущерб может принести гражданам немало неприятностей, а иногда затяжные судебные разбирательства. А если виновник оказывается неплатежеспособным, то полное возмещение становится практически невозможным. В итоге, пострадавший лишается возможности своевременно и в полном объеме получить компенсацию на лечение или восстановление имущества. Кроме того, пользуясь высоким уровнем коррумпированности государственных органов, виновные лица всеми способами пытаются уйти от ответственности, используя родственные и дружеские связи. Тем самым, ущемляются права и законные интересы граждан, особенно социально уязвимых слоев населения. Повышается социальная напряженность, снижается уровень доверия населения к государственным институтам в части защиты прав и законных интересов граждан.

В результате воздействия этих факторов, в группу риска подпадают как граждане, так и субъекты предпринимательства.

**1.** В качестве основания для разработки анализа регулятивного воздействия после этапа определения проблем необходимо провести анализ всех выявленных неблагоприятных событий, выявить связь между ними и причинами из-за которых они происходят, отразить все выявленные связи в, т.е. необходимо выявить и указать корневую проблему, которая привела к нежелательным последствиям **(дерево проблем).**

**2**. Вместе с тем, в представленном анализе отсутствует **масштаб проблем** (в экономическом, социальном, территориальном, временном и других измерениях).

Таким образом, результатом данного этапа должно стать доказательство необходимости рассмотрения выявленных проблем государственным органом и органом местного самоуправления, определение корневых проблем, точное описание масштабов, причин проблем, их актуальности и оснований для регулятивного воздействия. Доказательством наличия проблемы могут быть мнения заинтересованных сторон и экспертов, правовые основания, аналитические исследования, статистика.

**Масштаб проблемы**

**В экономическом измерении**

В целом, общие экономические потери от ДТП у государства и населения можно сложить из прямых и косвенных потерь. К прямым потерям можно отнести:

* потери владельцев автомобильного транспорта, участвовавших в ДТП;
* затраты службы по эксплуатации дорог (ДЭП) при ликвидации последствий ДТП;
* потери грузоотправителей;
* затраты ДПС и юридических органов на расследование дорожно-транспортных происшествий;
* затраты медицинских учреждений на лечение потерпевших;
* затраты на проведение похорон;
* потери предприятий, сотрудники которых стали жертвами ДТП;
* затраты государственных органов социального обеспечения (пенсии);
* затраты на реабилитацию и выздоровление пострадавших.

К косвенным потерям можно отнести:

* человеко-часов временного или полного выбытия человека, как члена общества, из сферы материального производства;
* человеко-часов временного нарушения производственных связей на предприятии (организации);
* потери рабочего времени родственников потерпевших;
* моральные потери потерпевших;
* стоимость простоя, перепробега автотранспорта, не участвовавшего в ДТП, но оказавшегося рядом;
* временные, финансовые и иные потери пассажиров общественного транспорта, не участвовавшего в ДТП.

Элементы прямых и косвенных потерь определяют полную оценку ущерба от ДТП. Величина экономического ущерба от ДТП включает ущербы в результате следующих событий:

* гибели и ранения людей;
* повреждения транспортных средств;
* порчи груза;
* повреждения дороги.

Оценки стоимости человеческой жизни также имеют большое экономическое значение, не говоря о большом общественном интересе к этой теме. Кроме того, в настоящее время сложилась практика, когда виновники аварий чаще всего договорариваются с родственниками погибших или самим пострадавшим. В таких соглашениях человеческая жизнь в среднем оценивается в 200 тыс. – 300 тыс. сомов[[3]](#footnote-3).

Более того, на сегодня повысилась стоимость запасных частей для автомобилей и лекарственных средств. Расходы на восстановление имущества и лечение значительно увеличились, тем самым это будет мотивировать виновников автоаварий уклоняться от компенсации причиненных убытков.

*Таким образом, совокупность сложившихся негативных факторов ведет к тому, что для системы обязательного страхования требуется координация взаимодействия всех ее участников.*

**В социальном измерении.**

В совокупности вышеперечисленные факторы могут привести к росту смертности от ДТП, в том числе детской.

Средний возраст погибающих в ДТП составляет 20-40 лет, то есть жертвами становятся граждане наиболее продуктивного возраста.

ДТП вызывает острое негодование и тревогу не только у близких участников ДТП, но и окружающих. Поэтому, рост случаев ДТП, особенно с летальным исходом и с участием детей, будет влиять на состояние степени социальной напряженности в определенных регионах. Это также чревато возникновением фактов совершения преступлений установленных статьями Уголовного Кодекса Кыргызской Республики 98 (убийство в состоянии сильного душевного волнения); 104 (умышленное причинение тяжкого вреда здоровью); 105 (умышленное причинение менее тяжкого вреда здоровью); 106 (умышленное причинение тяжкого или менее тяжкого вреда здоровью в состоянии сильного душевного волнения); 112 (умышленное причинение легкого вреда здоровью); и наконец, статьей 353 (самоуправство).

При этом, медленная и не эффективная работа государственных органов и местных органов власти может спровоцировать местное население на стихийные митинги, а также привести к несанкционированному перекрытию дорог. В условиях горной местности, где каждая дорога, не только республиканского, но даже областного значения имеет стратегическую важность, любое препятствие передвижению по ней пассажиров, грузов и почтовых отправлений может пагубно сказаться на всей общественно-политической и экономической ситуации в Кыргызской Республике. В черте города Бишкек, а также в прилегающих к столице районах, риск таких негативных явлений также несут в себе большой негативный потенциал.

Подразделения, созданные при Министерстве внутренних дел Кыргызской Республики в лице «патрульной полиции» не способны эффективно снизить и предотвратить ДТП. Обычные меры по вовлечению населения в предотвращение ДТП на дорогах страны не является эффективными. Следовательно, необходимы более эффективные меры по введению дополнительных условий допуска водителя к управлению транспортным средством, созданию экономической базы для покрытия гражданской-ответственности в случае ее наступления при ДТП. Также нужны цивилизованные, простые и понятные гражданам и государственным органам способы внесудебного решения спора, возникшего вследствие ДТП. Также, в социальном плане, при оставлении ситуации без изменений, возможен упадок всей страховой отрасли. В этом случае ожидается потеря редких и дорогостоящих профессиональных кадров, так как не найдя перспектив в Кыргызстане, многим из них придется искать работу в других странах, где действует ОСАГО.

**Во временном измерении.**

При сохранении общей динамики роста ввозимых в страну автотранспортных средств, и оставлении без изменений дорожно-транспортной инфраструктуры, а также при отсутствии решительных и действенных мер по работе с населением, количество ДТП будет увеличиваться. Основываясь на статистике и динамике предыдущих 10 лет исходя из количества официально зарегистрированных, количество ДТП в Кыргызской Республике в последующие годы эта тенденция может сохраняться, забирая жизни граждан.

Это негативно скажется на состоянии здоровья и благосостояния населения, что повлияет на процесс увеличения уровня бедности среди населения. Высокая смертность от ДТП, проблемы с возмещение ущерба третьим лицам также негативно скажутся на целом ряде признанных международных рейтингах и индексах, где Кыргызстан занимает и сейчас не самые лучшие позиции.

В долгосрочной перспективе, при оставлении данной ситуации без изменения будет падать уровень доверия населения перед государством.

**В территориальном измерении.**

Данная проблема распространяется абсолютно на всю территорию Кыргызской Республики, где используется автомобильный транспорт и существует риск возникновения ДТП. Наиболее проблемные территориальные участки включают в себя города Бишкек, Ош, а также Чуйская, Ошская, Джалал-Абадская и Иссык-кульская области.

**4)** **Применение международного опыта в сфере обеспечения гарантий возмещения вреда пострадавшим при ДТП**

Международная практика показывает, что наиболее эффективным и действенным механизмом защиты интересов участников дорожного движения является введение системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств.

В развитых странах автострахование является обязательным уже несколько десятилетий. Так, в США данный вид страхования получил широкое распространение еще в 20-х годах XX века, а в Европе в 40-50-х годах.

На сегодняшний день обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств (далее – ОСАГО) получило широкое распространение по всему миру и работает не только в пределах одного государства, но и в рамках транснациональных соглашений – например, «Зеленая карта», «Белая карта».

Вместе с тем, ОСАГО действует и во всех государствах членах Евразийского экономического союза. В связи с этим, одним из мероприятий по приведению законодательства Кыргызской Республики в соответствие с договорно-правовой базой Евразийского экономического союза, является принятие и реализация Закона Кыргызской Республики «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств».

Кроме этого Кыргызская Республика является членом Организации Экономического Сотрудничества в рамках которого разработана схема «Белой карты»

«Белая карта» предоставляет возможность приобрести полис страхования авто-гражданской ответственности, который будет действовать во всех странах-членах ОЭС и позволять автотранспортным средствам беспрепятственно пересекать границу той или иной страны члена ОЭС.

Основным условием присоединения к схеме «Белой карты» является наличие у стран-членов ОЭС национальной системы обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств.

## Цель регулирования

Основной целью регулирования является обеспечение гарантии защиты прав и законных интересов всех участников дорожного движения на возмещение причиненного вреда в результате дорожно-транспортного происшествия при эксплуатации автотранспортных средств, а также защита имущественных интересов владельцев автотранспортных средств, застраховавших свою ответственность

Качественными индикаторами оценки результативности являются:

1) создание механизма, гарантирующего возмещение вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших лиц;

2) обеспечение защиты прав и интересов всех участников дорожного движения.

Количественными индикаторами оценки результативности являются:

1) Количество автотранспортных средств, имеющих страховой полис ОСАГО

2) Объем и количество страховых возмещений, выплаченных пострадавшим в ДТП лицам.

**3**.Далее этап **определение целей регулирования** на данном этапе формулируются конкретные цели государственного регулирования и определяются **количественные и качественные индикаторы достижения целей** (показателей воздействия) с целевыми значениями для оценки их достижения.

## 2. ВАРИАНТЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ И ОЦЕНКА ПОСЛЕДСТВИЙ

**Вариант №1** – «оставить все как есть», предполагает, что обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств не будет введено.

**Вариант №2** – предполагает введение обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств.

**Вариант №3** – предполагает передачу государственного регулирования в области обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств саморегулируемой организации.

**1) Вариант регулирования №1 «ОСТАВИТЬ ВСЕ КАК ЕСТЬ»**

Данный вариант регулирования предполагает, что обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств не будет внедрено.

В таком случае, ситуация с безопасностью дорожного движения будет и дальше ухудшаться. Будет нарастать недовольство населения относительно беспорядка на дорогах. Многие граждане будут страдать от недобросовестных водителей, не выполняющих свои обязательства.

## Цель регулирования

Основной целью регулирования является обеспечение гарантии защиты прав и законных интересов всех участников дорожного движения на возмещение причиненного вреда в результате дорожно-транспортного происшествия при эксплуатации автотранспортных средств, а также защита имущественных интересов владельцев автотранспортных средств, застраховавших свою ответственность

Ниже рассмотрены три варианта регулирования.

Индикаторами оценки результативности являются:

1) гарантия возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших лиц;

2) обеспечение защиты прав и интересов страхователей и выгодоприобретателей.

**2) Вариант №2. Введение обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств**

**1. Способ регулирования**

Данный вариант регулирования предполагает, что Закон Кыргызской Республики «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств» будет реализован и в Кыргызской Республике и будет введено обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств.

Система обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств базируется на следующих принципах:

1) гарантия возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших, в пределах, установленных Законом об ОСАГО;

2) всеобщность и обязательность страхования гражданско-правовой ответственности владельцами автотранспортных средств с учетом ограничений, установленных Законом об ОСАГО;

3) непрерывность действия обязательного страхования в течение всего срока эксплуатации автотранспортного средства на территории Кыргызской Республики;

4) экономическая заинтересованность владельцев автотранспортных средств в защите имущественных интересов.

Все владельцы автотранспортных средств в Кыргызской Республике будут обязаны застраховать свою гражданскую ответственность путем заключения договора ОСАГО со страховыми организациями, получившими соответствующую лицензию у уполномоченного государственного органа.

При страховании ответственности владельцев автотранспортных средств, страховая компания берет на себя ее ответственность перед третьими лицами за возможное причинение им вреда. При этом страховая компания защищает имущественный интерес владельцев автотранспортных средств, выплачивая страховое возмещение пострадавшим в результате ДТП. Если владелец автотранспортного средства не застрахует свою ответственность, то будет обязан сам выплачивать пострадавшим из собственных средств.

Обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств занимает особое место среди многочисленных видов страхования ответственности.

Оно является наиболее популярным видом, обеспечивающим выплату потерпевшему денежного возмещения в размере суммы, которая была бы взыскана с владельца транспорта по гражданскому иску в пользу потерпевшего (или выгодоприобретателя) в случае их увечья или смерти, а также повреждения или гибели принадлежащего им имущества, происшедших в результате аварии или другого дорожно-транспортного происшествия (ДТП) по вине страхователя.

## 2. Регулятивное воздействие

С введением ОСАГО всем участникам дорожного движения будет обеспечена гарантия возмещения вреда, причиненного в результате ДТП. Население будет защищено от непредвиденных расходов на восстановление имущества и лечение и не будет вынуждено просить помощи от государства. Субъекты предпринимательства будут надежно защищены от возможных финансовых потерь, связанных с использованием автотранспортных средств, а также будут получать своевременную и справедливую компенсацию за испорченное имущество. Также повысится уровень доверия к государственным институтам, так как система ОСАГО одинаково защищает интересы всех участников дорожного движения, независимо от социального статуса и материального положения.

Кроме того, за счет применения различных коэффициентов при определении стоимости страхового полиса, система ОСАГО будет стимулировать водителей к соблюдению правил дорожного движения и безаварийной езде.

Во избежание случаев неполучения страхователями компенсаций в связи с принудительной ликвидацией страховщика, учреждается фонд гарантирования страховых выплат. Данный фонд позволит получить страхователю страховые выплаты в случае, если страховщик, с которым он заключил договор страхования, принудительно ликвидирован (признан банкротом). Для функционирования фонда действующие страховые организации регулярно производят отчисления денежных средств в фонд.

В рамках введения системы ОСАГО будет действовать автоматизированный информационный центр, который будет содержать сведения о договорах страхования и страховых случаях. Тем самым будет сформирована уникальная единая электронная база данных, которая будет служить источником достоверной статистической информации. На основе достоверных и расширенных статических данных, государство сможет предпринимать кардинальные меры по улучшению безопасности дорожного движения.

Также введение ОСАГО позволит Кыргызстану стать полноправным членом международной системы «Белая карта», что существенно сократит расходы кыргызских автоперевозчиков, так как страховой полис «Белой карты» приобретенный в Кыргызстане будет действовать во всех странах-членах ОЭС.

Согласно предлагаемому варианту регулирования обязательным страхованием будут охвачены как население, так и субъекты предпринимательства.

Обязательное страхование гражданско-правовой ответственности будет способствовать:

1) гарантии возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших лиц;

2) обеспечению защиты прав и интересов страхователей и выгодоприобретателей;

3) совершенствованию законодательной базы по страхованию в Кыргызской Республике;

4) увеличению поступлений страховых премий, рост создания технических страховых резервов страховых компаний, активизация и развитие рынка страховых услуг;

5) формированию резервов за счет страховых компаний на закупку государственных ценных бумаг и облигаций на фондовом рынке, тем самым увеличение своей капитализации, поступление в государственный бюджет дополнительные финансовые ресурсы в виде налогов.

## 3. Реализационные риски

Как и любое нововведение, предусматривающее дополнительные затраты граждан, обязательное страхование может вызвать у населения негативное отношение. Прежде всего, это связано с низкой информированностью населения о страховых услугах. К сожалению не понимая сути, некоторые граждане воспринимают обязательное страхование как еще один налог. В этой связи необходимо провести широкую информационно-разъяснительную работу среди населения. В целях информирования общественности о необходимости обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств Госфиннадзором был разработан медиа-план, который предусматривает проведение круглых столов, пресс-конференций, изготовление видео-аудио материалов для размещения в средствах массовой информации, издание буклетов, брошюр и т.д.

**4. Основные выводы правового и антикоррупционного анализа.**

Предложенный вариант регулирования разработан в соответствии с Законом Кыргызской Республики «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств» от 24 июля 2015 года № 192.

Данный вариант регулирования не создает коррупционных рисков. В нем нет отсылочных и бланкетных норм, а также завышенных требований определенным группам интересов.

Предлагаемый вариант регулирования отвечает требованиям Закона Кыргызской Республики «О нормативных правовых актах Кыргызской Республики», не имеет противоречий с другими нормативными правовыми актами, не противоречит действующему законодательству Кыргызской Республики и международному праву, не дублирует другие нормативные правовые акты и не требует внесения изменений в другие нормативные акты.

**5. Экономический анализ**

В настоящее время Закон Кыргызской Республики «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств» еще не вступил в силу, а страховые тарифы и страховые суммы также не утверждены.

В этой связи провести экономический анализ выбранного варианта регулирования не представляется возможным.

В целом необходимо отметить, что принятие данного варианта регулирования создаст нормативно-правовую базу для введения обязательного автострахования.

В обязательном порядке должен быть предварительное проведение эконом. анализа ( последствия, наступление которых ожидается после введения НПА в действие (незамедлительно) или в течение первых двух лет после введения НПА в действие и присвоить им стоимостные оценки предполагаемых затрат).

Затраты населения:

Примечания:

1. В настоящее время Госфиннадзором разработан проект постановления «Об утверждении страховых сумм, лимитов ответственности и тарифов страховых премий по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств».

Согласно разработанному проекту постановления размер страховой премии предлагается установить в сумме 2200 сомов за каждую единицу автотранспортного средства.

2. По состоянию на 1 декабря 2018 года в Кыргызской Республике действуют 16 страховых организаций. При этом в настоящее время определить точное количество страховых организаций, которые будут осуществлять обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств не представляется возможным. В этой связи экономические расчеты произведены исходя из приблизительного количества страховых организаций, которые будут осуществлять обязательное страхование.

Затраты населения и предпринимателей.

**Затраты населения.** Реализация Закона «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств» предусматривает, что все владельцы автотранспортных средств будут обязаны страховать свою гражданско-правовую ответственность. Учитывая то, что количество зарегистрированных автотранспортных средств в Кыргызской Республике составляет 1 150 тыс. единиц, а средняя страховая премия 2200 сомов, общие затраты населения составят примерно **2 530 млн. сомов в год.**

**Затраты государства**. Как известно, государственные и муниципальные органы имеют в собственности автотранспортные средства. По данным Фонда по управлению государственным имуществом при Правительстве Кыргызской Республики на балансе органов государственной власти насчитывается 9090 единиц автотранспортных средств.

Для обеспечения государственного автопарка страховыми полисами потребуется выделение из государственного бюджета около **20 млн. сомов в год**.

В части необходимости осуществления регулирования и надзора за страховой деятельностью, контроля за исполнением владельцами автотранспортных средств требований закона об обязательном страховании, государство не будет нести дополнительных затрат. Предполагается, что данные функции будут осуществляться в пределах предусмотренных бюджетных средств.

**Затраты страховых организаций.**

Прежде всего, следует отметить, что для страховых организаций осуществление деятельности по ОСАГО является добровольным. Каждая страховая организация имеет возможность самостоятельно оценить свои потенциальные выгоды и принять решение об осуществлении деятельности по данному виду страхования.

В случае если страховая организация примет решение об осуществлении ОСАГО, она будет нести следующие затраты:

|  |  |
| --- | --- |
| **Затраты** | **Сумма в сомах** |
| Получение лицензии (государственная пошлина) | 1000 |
| Вступительный взнос в Общественное объединение страховщиков | 1 000 000\* |
| Отчисления в фонд гарантийных выплат | 2% от поступивших страховых премий\* |
| Увеличение штатной численности сотрудников, открытие дополнительных филиалов и представительств, реклама | зависит бизнес стратегии страховой организации |

\* данные суммы являются приблизительными, поскольку в настоящее время они не утверждены в установленном порядке.

**Выгоды населения** Введение ОСАГО позволит обеспечить гарантии возмещения вреда все потерпевшим в результате ДТП. При актуарных расчетах страховых тарифов, предполагалось, что предельный уровень выплат страхового возмещения (соотношение страховых премий и выплат) по ОСАГО составит 75%. При этом наиболее благоприятный уровень коэффициента страховых выплат находится в диапазоне 50-60%. Таким образом, в денежном выражении выгода населения и предпринимателей от введения ОСАГО составит около 1 500 млн. сомов в год.

**Выгоды предпринимателей.** Кроме страхового рынкавведение ОСАГО также увеличит активность в отдельных секторах предпринимательства. Так, с введением ОСАГО появится новая ниша для предпринимателей, предоставляющих услуги страхового агента. Учитывая, что средний размер комиссионного вознаграждения страховым агентам по заключенным договорам страхования составляет 10%, то можно предположить, что страховые агенты могут получать доход в размере около 250 млн. сомов в год.

Также с введением ОСАГО определенный доход будут иметь независимые эксперты, оценщики, станции технического обслуживания, магазины автозапчастей, лечебно-профилактические учреждения, лаборатории и т.д. Основная часть страховых возмещений будет расходоваться на услуги и товары вышеуказанных субъектов предпринимательства. Таким образом, их выгода также составит около 1,5 млрд. сомов.

**Выгоды государства.**

Введение ОСАГО принесет государству дополнительные налоговые отчисления приблизительно в размере 50-60 млн. сомов. Основную часть налоговых отчислений составит налог с продаж и налог на прибыль. Кроме того, за счет создания новых рабочих мест в сфере продаж страховых продуктов увеличатся социальные отчисления.

***Экономический анализ*** излагаются основные результаты экономического анализа регулирования. На этапе проведения экономического анализа необходимо дополнить оценкой каждое из последствий в финансовом выражении и указать суммарную оценку издержек/**выгод как государства, так и предпринимателей и т.д.**

**Вместе с тем, сообщаем, что вышеобозначенную информацию должны отражать каждый из альтернативных вариантов регулирования, т.е. в альтернативном варианте тоже, также должно анализироваться вес этап).**

Также необходимо соблюдать **точность и последовательность** выполнения всех действий рекомендованных Методикой

## 6. Результаты общественных обсуждений

В рамках работы межведомственной рабочей группы по разработке предлагаемого варианта регулирования от Кыргызской Ассоциации Страховщиков поступило предложение о том, что необходимо исключить норму об обязанности страховщиков при заключении договора обязательного страхования проверять техническое состояние автотранспортного средства. Данное предложение было принято.

Также в целях общественного обсуждения предлагаемого варианта регулирования на официальном сайте Правительства Кыргызской Республики был размещен проект постановления «Об утверждении актов в сфере обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств». По итогам общественного обсуждения других предложений не поступало.

**3. Вариант регулирования №2. Передача государственного регулирования в области обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств саморегулируемой организации.**

**Способ регулирования.**

При введении данного варианта регулирования нарушится функционирование деятельности системы ОСАГО.

В настоящее время функционирует Кыргызская ассоциация страховщиков.

В соответствии со статьей 10 Закона Кыргызской Республики «Об организации страхования в Кыргызской Республике» страховщики могут образовывать союзы, ассоциации и иные объединения для координации своей деятельности, защиты интересов своих членов и осуществления совместных программ, если их создание не противоречит требованиям законодательства Кыргызской Республики. Согласно данному Закону эти объединения страховщиков не вправе непосредственно заниматься страховой деятельностью.

В этой связи разработку нормативной базы в области обязательного страхования, лицензирования страховой деятельности с учетом опыта других стран могут осуществлять только государственные органы в данной сфере.

**Регулятивное воздействие**

В целях реализации данного способа государство должно уполномочить ассоциации на выдачу лицензий страховым организациям. Согласно Уставу Кыргызской ассоциации страховщиков в их функции не входит лицензирование деятельности страховых организаций, разработка НПА по обязательным видам страхования.

При этом, это не позволит достичь показателей достижения цели, в то же время некоторые страховые компании не являются членами отмеченной ассоциации. В случае, если их обязывать получать лицензии от ассоциации, то будут нарушены права и законные интересы страховщиков, вследствие того, что ассоциации создаются на добровольной основе.

**Реализационные риски**

Так как СРО не обладает полномочиями по надзору и регулированию за страховой деятельностью, не может охватить риски на республиканском масштабе. Кроме этого, СРО является объединением профессиональных участников страхового рынка, где есть риск сговора, соответственно здесь необходим дополнительный контроль со стороны государства. В этой связи предлагаем осуществлять государственное регулирование в области обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств уполномоченным государственным органом в области страхования.

**Правовой и иные анализы**

По результатам правового анализа установлено, что данный способ противоречит принятому Закону Кыргызской Республики «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств»..

**Экономический анализ**

По результатам проведенного экономического анализа следует, что передача регулирования СРО приведет к тому, что система ОСАГО не будет функционировать. Соответственно не представляется возможным оценить экономические последствия данного варианта.

**Результаты общественных обсуждений**

На этапе общественного обсуждения данного варианта регулирования Объединение юридических лиц «Кыргызская ассоциация страховщиков» выразило мнение, что передача государственного регулирования правоотношений в сфере ОСАГО является нецелесообразной, так как это противоречит законодательству Кыргызской Республики. Было отмечено, что политику данного рода должны вести только государственные органы.

## 3. РЕКОМЕНДУЕМОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

**Сравнение вариантов регулирования**

С каждым годом ситуация с безопасностью дорожного движения в Кыргызстане ухудшается. Тысячи человек становятся жертвами автомобильных аварий. Возникает острая необходимость внедрения эффективного механизма возмещения вреда пострадавшим в результате ДТП. Однако в настоящее время существующее законодательство не может обеспечить таких гарантий.

Вариант «оставить все как есть», не решает указанные проблемы.

Вторым вариантом регулирования предлагается ввести обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств, где регулятором будет выступать государство располагающее всеми необходимыми инструментами для обеспечения надежного функционирования системы ОСАГО.

Третий вариант предполагает передачу полномочий по регулированию и надзору за деятельностью по ОСАГО саморегулируемой организации. Данный вариант регулирования несет в себе существенные реализационные риски, так как действующее законодательство Кыргызской Республики не позволяет саморегулируемым организациям осуществлять такие полномочия.

Кроме того саморегулируемая организация не обладает достаточными ресурсами для осуществления регулирования деятельности по ОСАГО.

Исходя из вышеизложенного, вариант №2 является более предпочтительным, так как находится в рамках законодательства Кыргызской Республики, имеет минимальные риски и обеспечивает достижение установленных индикаторов результативности.

В этой связи предлагается принять меры по реализации Закона Кыргызской Республики «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств» от 24 июля 2015 года № 192 описанные в варианте №2.

**Приложение 1. Рисунки и таблицы**

**Таблица 1. Количество зарегистрированных единиц автомототранспортных с 2010 по 2014 годы.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование** | **Ед. изм.** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** |
| Количество зарегистрированных единиц автомототранспортных средств, в том числе: | ед. | 52311 | 82577 | 118520 | 145209 | 155989 | 93772 | 101886 | **137691** |
| Количество зарегистрированных единиц автомототранспортных средств прибывших из-за пределов републики | ед. | 14146 | 57632 | 83979 | 108342 | 119191 | 35857 | 21803 | 29264 |

**Таблица 2. Количество дорожно-транспортных происшествий**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Годы** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** |
| Количество дорожно-транспортных происшествий, единиц | 4 402 | 4 813 | 5 803 | 7 492 | 7 119 | 7066 | 5868 | 6346 |
| Получили ранения в ДТП, человек | 6192 | 6697 | 8510 | 10738 | 10510 | 10402 | 8892 | 9568 |
| Дорожно-транспортные происшествия со смертельным исходом, единиц | 220 | 271 | 276 | 423 | 534 | 871 | 777 | 704 |
| Погибло в ДТП, человек | 985 | 1018 | 1069 | 1217 | 1022 | 1060 | 938 | 907 |

1. Исаев Т.К.- начальник Дорожно-патрульной службы Министерства внутренних дел Кыргызской Республики 2012-2014 гг. http://www.knews.kg/society/33042 [↑](#footnote-ref-1)
2. Группа Всемирного банка, «Количество автомобилей на 1000 человек» http://data.worldbank.org/indicator/IS.VEH.NVEH.P3 [↑](#footnote-ref-2)
3. По материалам сайта <https://knews.kg/2017/11/11/dorogi-smerti-v-kyrgyzstane-kto-vinovat/> - «Дороги смерти» в Кыргызстане: кто виноват?, 11.11.2017г. [↑](#footnote-ref-3)