



**НАЦІОНАЛЬНА КОМІСІЯ,
ЩО ЗДІЙСНЮЄ ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ
РИНКІВ ФІНАНСОВИХ ПОСЛУГ
(НАЦКОМФІНПОСЛУГ)**

вул. Б. Грінченка, 3, м. Київ, 01001, тел. 234-39-46, 234-02-24, факс 235-77-51, Код ЄДРПОУ 38062828

12.02.2019 № 765/12-5

На № _____ від _____

Державна регуляторна служба України

вул. Арсенальна, 9/11, Київ, 01011

Щодо погодження проекту
нормативно-правового акта

Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг, додатково до листа від 18.12.2018 № 8713/12-5 та у зв'язку з листом Моторного (транспортного) страхового бюро України від 05.02.2019 № 7/1-02/3832 щодо вилучення коефіцієнту, надсилає доопрацьований проект розпорядження Нацкомфінпослуг "Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів з питань обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" (далі – проект розпорядження) схвалений на засіданні Комісії 07.02.2019.

- Додатки:
1. Копія розпорядження Нацкомфінпослуг від 07.02.2019 № 163 на __ арк. в 1 прим.
 2. Аналіз регуляторного впливу до проекту розпорядження на __ арк. в 1 прим.
 3. Порівняльна таблиця до проекту розпорядження на __ арк. в 1 прим.

Голова

І. Пашко

Донець А.В.
(044) 234 31 94

0.31

Державна регуляторна служба України
№ 1437/0/19-19 від 13.02.2019



СХВАЛЕНО

Розпорядження Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг

№ _____

ПРОЕКТ

Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів з питань обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів

Відповідно до пункту 7.2 статті 7, пункту 8.5 статті 8, пункту 9.5 статті 9, статті 11 та пункту 17.6 статті 17 Закону України “Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів”, пункту 1 частини першої статті 28 Закону України “Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг”, підпункту 70 пункту 4 Положення про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг, затвердженого Указом Президента України від 23.11.2011 № 1070, Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг, **постановила:**

1. Унести до Положення про особливості укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, затвердженого розпорядженням Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 27.10.2011 № 673, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 20.12.2011 за № 1483/20221, такі зміни:

- 1) абзац другий підпункту 2.1.1 пункту 2.1 розділу II виключити;
- 2) підпункт 2.1.2 пункту 2.1 розділу II виключити.

У зв'язку з цим підпункти 2.1.3 – 2.1.6 пункту 2.1 розділу II вважати підпунктами 2.1.2 – 2.1.5 відповідно;

3) додаток до цього Положення виключити.

2. Унести до розпорядження Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 09.07.2010 № 566 “Про деякі питання здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів”, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 16.08.2010 за № 689/17984, такі зміни:

1) у пункті 1:

в абзаці другому цифри “100000” замінити цифрами “130000”;

в абзаці третьому цифри “200000” замінити цифрами “260000”;

2) у пункті 2 після слів та знаку “Коригуючі коефіцієнти та їх розміри,” доповнити словами “Порядок застосування коригуючих коефіцієнтів при укладанні договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів”.

3. Унести зміни до Коригуючих коефіцієнтів та їх розмірів, затверджених розпорядженням Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 09.07.2010 № 566 (у редакції розпорядження Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 28.11.2011 № 708), зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 16.08.2010 за № 689/17984, виклавши їх у новій редакції, що додаються.

4. Таблицю 1 додатка до Положення про єдину централізовану базу даних щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, затвердженого розпорядженням Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 09.07.2010 № 566, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 16.08.2010 за № 691/17986, викласти в такій редакції:

“Таблиця 1. Перелік інформації про укладені внутрішні договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів

№	Найменування облікових даних	Набір даних	Примітка
1	2	3	4
1	Серія поліса	I	Заповнюється для бланків полісів
2	Номер поліса	I	Заповнюється для бланків полісів
3	Номер електронного договору страхування	I	Заповнюється при укладанні електронних договорів,

			формується програмними засобами ЦБД МТСБУ
4	Страховик	I	
5	Статус договору (укладений договір, достроково припинений договір)	I	
6	Строк дії договору	I	
7	Дата початку строку дії договору	I	
8	Дата закінчення строку дії договору	I	
9	Ознака використання транспортного засобу (далі – ТЗ) протягом першого календарного місяця (січня)	O	
10	Ознака використання ТЗ протягом другого календарного місяця (лютого)	O	
11	Ознака використання ТЗ протягом третього календарного місяця (березня)	O	
12	Ознака використання ТЗ протягом четвертого календарного місяця (квітня)	O	
13	Ознака використання ТЗ протягом п'ятого календарного місяця (травня)	O	
14	Ознака використання ТЗ протягом шостого календарного місяця (червня)	O	
15	Ознака використання ТЗ протягом сьомого календарного місяця (липня)	O	
16	Ознака використання ТЗ протягом восьмого календарного місяця (серпня)	O	
17	Ознака використання ТЗ протягом дев'ятого календарного місяця (вересня)	O	
18	Ознака використання ТЗ протягом десятого календарного місяця (жовтня)	O	
19	Ознака використання ТЗ протягом одинадцятого календарного місяця (листопада)	O	
20	Ознака використання ТЗ протягом дванадцятого календарного місяця (грудня)	O	
21	Дата укладання договору	I	
22	Застосовані пільги	O	

23	Клас бонус-малус	<input type="radio"/>	
24	Коефіцієнт, залежний від типу ТЗ	<input type="radio"/>	
25	Коефіцієнт, залежний від місяця реєстрації (проживання) власника ТЗ (фізичної особи) або місця знаходження юридичної особи	<input type="radio"/>	
26	Коефіцієнт, залежний від сфери використання ТЗ	<input type="radio"/>	
27	Коефіцієнт, залежний від власника ТЗ	<input type="radio"/>	
28	Коефіцієнт, залежний від періоду використання ТЗ	<input type="radio"/>	
29	Коефіцієнт, залежний від показників збитковості діяльності страховика з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів	<input type="radio"/>	
30	Коефіцієнт, залежний від строку дії договору	<input type="radio"/>	
31	Страхова сума за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих	<input type="radio"/>	
32	Страхова сума за шкоду, заподіяну майну потерпілих	<input type="radio"/>	
33	Розмір франшизи за договором	<input type="radio"/>	
34	Розмір страхового платежу за договором	<input type="radio"/>	
35	Дата дострокового припинення дії договору	<input type="radio"/>	Заповнюється для договорів, що достроково припинили дію
36	Частка страхового платежу, яка підлягає поверненню страхувальнику у зв'язку з достроковим припиненням дії договору	<input type="radio"/>	
37	Серія поліса, замість якого виданий даний поліс	<input type="radio"/>	Заповнюється у разі переоформлення паперового поліса або оформлення дубліката паперового поліса
38	Номер поліса, замість якого виданий даний поліс	<input type="radio"/>	
39	Номер електронного договору, замість якого оформлений даний електронний договір	<input type="radio"/>	Заповнюється у разі переоформлення електронного договору
40	Страховальник – фізична особа або юридична особа	<input type="radio"/>	

41	Код за ЄДРПОУ страхувальника (для юридичних осіб) або ідентифікаційний номер страхувальника (за наявності) (для фізичних осіб)	О	
42	Прізвище (для фізичної особи) або найменування (для юридичної особи) страхувальника	О	
43	Ім'я страхувальника (для фізичної особи)	О	
44	По батькові страхувальника (для фізичної особи)	О	
45	Дата народження страхувальника	П	
46	Назва документа, що посвідчує особу страхувальника (для фізичних осіб)	П	
47	Серія документа, що посвідчує особу страхувальника (для фізичних осіб)	П	
48	Номер документа, що посвідчує особу страхувальника (для фізичних осіб)	П	
49	Дата видачі документа, що посвідчує особу страхувальника (для фізичних осіб)	П	
50	Ким виданий документ, що посвідчує особу страхувальника (для фізичних осіб)	П	
51	Поштовий індекс страхувальника	П	
52	Адреса місцезнаходження страхувальника (для юридичних осіб) або адреса місця проживання страхувальника (для фізичних осіб)	П	
53	Марка, модель ТЗ, зазначеного в договорі страхування	П	
54	Державний номерний знак ТЗ	І	
55	Номер шасі (кузова, рами) ТЗ	І	
56	Тип ТЗ	О	
57	Марка ТЗ	О	
58	Модель ТЗ	О	
59	ТЗ зареєстровано в Україні (так або ні)	О	
60	Населений пункт-місце реєстрації власника ТЗ	О	Заповнюється для ТЗ, зареєстрованих в Україні

61	Сфера використання ТЗ	О	
62	Ознака необхідності проведення обов'язкового технічного контролю	О	
63	Гранична дата проведення наступного обов'язкового технічного контролю	О	
64	Примітка	П	

“

5. Департаменту державного регулювання та методології нагляду на ринках фінансових послуг разом з департаментом юридичного забезпечення подати це розпорядження до Міністерства юстиції України для державної реєстрації.

6. Управлінню забезпечення діяльності Голови та членів Комісії забезпечити оприлюднення цього розпорядження після його державної реєстрації.

7. Це розпорядження набирає чинності через 3 місяці з дня його офіційного опублікування.

8. Контроль за виконанням цього розпорядження покласти на члена Нацкомфінпослуг Ястреба Д.А.

Голова Комісії



І. Пашко

Згідно з чинним законодавством
відповідно до колегіального рішення Комісії

Протокол № _____ засідання
Комісії від _____

ЗАТВЕРДЖЕНО

Розпорядження Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг від 09.07.2010

№ 566

(у редакції розпорядження Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг від _____ № _____)

Коригуючі коефіцієнти та їхні розміри

Тип коригуючого коефіцієнта залежно від	Розмір коригуючого коефіцієнта	Порядок визначення
I. Типу транспортного засобу (K1)		Визначається відповідно до відомостей про тип транспортного засобу, вказаний у документі про його реєстрацію, а у разі його відсутності або зазначення у ньому іншої класифікації типу транспортного засобу, ніж передбачена законодавством про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, - визначені заводом-виробником або уповноваженою установою.
1. Легковий автомобіль		
1) легковий автомобіль до 1600 (включно) кубічних сантиметрів	1	
2) легковий автомобіль 1601 - 2000 (включно) кубічних сантиметрів	1,14	
3) легковий автомобіль 2001 - 3000 (включно) кубічних сантиметрів	1,18	
4) легковий автомобіль понад 3001 кубічних сантиметрів	1,82	
5) легковий електромобіль (виключно з силовим електродвигуном, крім гібридних авто)	0,9	
2. Причепи до легкових автомобілів	0,34	
3. Автобуси з кількістю місць для сидіння		
1) до 20 осіб (включно)	2,55	
2) понад 20 осіб	3	
4. Вантажні автомобілі вантажопідйомністю		
1) до 2 тонн (включно)	2	
2) понад 2 тонни	2,18	
5. Причепи до вантажних автомобілів	0,5	
6. Мотоцикли та моторолери		
1) до 300 кубічних сантиметрів (включно)	0,34	
2) понад 301 кубічний сантиметр	0,68	

Продовження таблиці

II. Місця реєстрації (проживання) власника транспортного засобу (К2)		Визначається за місцем реєстрації (проживання) власника транспортного засобу (фізичної особи) або місцезнаходження юридичної особи відповідно до документу про реєстрацію транспортного засобу.
1) Київ	3,2 -4,8	
2) Дніпро, Львів, Одеса, Харків, Бориспіль, Боярка, Бровари, Буча, Васильків, Вишгород, Вишневе, Ірпінь, Обухів	2,3-3,5	
3) Донецьк, Запоріжжя, Кривий Ріг	1,8-2,8	
4) Алчевськ, Бердянськ, Біла Церква, Вінниця, Горлівка, Євпаторія, Житомир, Івано-Франківськ, Кам'янець-Подільський, Кам'янка (Дніпродзержинськ), Керч, Кропивницький (Кіровоград), Краматорськ, Кременчук, Лисичанськ, Луганськ, Луцьк, Макіївка, Маріуполь, Мелітополь, Миколаїв, Нікополь, Павлоград, Полтава, Рівне, Севастополь, Северодонецьк, Сімферополь, Слов'янськ, Суми, Тернопіль, Ужгород, Херсон, Хмельницький, Черкаси, Чернівці, Чернігів	1,3-2,5	
5) інші населені пункти України	1-1,6	
6) для транспортних засобів, які зареєстровані в інших країнах	5-10	
III. Сфери використання транспортного засобу (К3)		Визначається залежно від сфери використання транспортного засобу.
1) легковий автомобіль (крім таксі), який використовується фізичною особою	1	
2) легковий автомобіль (крім таксі), який використовується юридичною особою	1,1-1,4	
3) вантажні автомобілі, автобуси з кількістю місць для сидіння до 20 (крім таксі), автобуси з кількістю місць понад 20 осіб, причепа до вантажних та легкових автомобілів, мотоцикли та моторолери	1	
4) легковий автомобіль, або автобус з кількістю місць для сидіння до 20, який використовується фізичною особою для надання послуг із перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування або для надання послуг із перевезення пасажирів та їх багажу на таксі	1,1-1,4	
5) легковий автомобіль, або автобус з кількістю місць для сидіння до 20, який використовується юридичною особою для надання послуг із перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування або для надання послуг із перевезення пасажирів та їх багажу на таксі	1,1-1,5	

		Продовження таблиці
IV. Власника транспортного засобу (К4)		Визначається залежно від категорії власника транспортного засобу відповідно до документу про реєстрацію транспортного засобу (фізична або юридична особа)
1) для фізичних осіб	1,27-1,76	
2) для юридичних осіб	1,2	
V. Періоду використання транспортного засобу (К5)		Визначається страхувальником на період використання транспортного засобу (за потреби), але не може становити менше шести календарних місяців.
1) дорівнює строку дії договору 1 рік	1	
2) 6 місяців	0,7	
3) 7 місяців	0,75	
4) 8 місяців	0,8	
5) 9 місяців	0,85	
6) 10 місяців	0,9	
7) 11 місяців	0,95	
VI. Показників збитковості/прибутковості діяльності страховика з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (К6)		Визначається страховиком за результатами аналізу показників збитковості/прибутковості власної діяльності за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів
VII. Строку дії договору страхування (К7)		Визначається для таких категорій транспортних засобів, що відповідно до законодавства мають право укладати договори на строк менше ніж рік: незареєстрованих ТЗ – на час до їх реєстрації, тимчасово зареєстрованих – на час до їх постійної реєстрації, зареєстрованих на території іноземних держав – на час їх перебування на території України, а також щодо ТЗ, які проходять обов'язковий технічний контроль відповідно до Закону України «Про дорожній рух». При укладанні договорів страхування строк дії договору може визначатися лише значеннями, для яких встановлений коригуючий коефіцієнт.
15 днів	0,15	
1 місяць	0,2	
2 місяці	0,3	
3 місяці	0,4	
4 місяці	0,5	
5 місяців	0,6	
6 місяців	0,7	
6 місяців* (використовується виключно для транспортних засобів, які підлягають обов'язковому технічному контролю двічі на рік відповідно до Закону України «Про дорожній рух»)	0,5	
7 місяців	0,75	
8 місяців	0,8	
9 місяців	0,85	
10 місяців	0,9	
11 місяців	0,95	
1 рік	1	

		Продовження таблиці
VIII. Способу укладання договору страхування (К8)		Визначається залежно від способу укладання договору (електронний договір або укладений на паперовому носії).
1) на паперовому носії	1	
2) електронний договір	0,9-1	
IX. Наявності чи відсутності страхових випадків в період дії попередніх договорів страхування (коефіцієнт бонус-малус)		Визначається як клас на початок страхування
1) Клас М	1,8	
2) Клас 0	1,6	
3) Клас 1	1,4	
4) Клас 2	1,2	
5) Клас 3	1,00	
6) Клас 4	0,99	
7) Клас 5	0,98	
8) Клас 6	0,97	
9) Клас 7	0,96	
10) Клас 8	0,95	
11) Клас 9	0,94	
12) Клас 10	0,93	
13) Клас 11	0,92	
14) Клас 12	0,91	
15) Клас 13	0,9	

Директор департаменту державного регулювання та методології нагляду на ринках фінансових послуг



Н. Лех

ЗАТВЕРДЖЕНО

Розпорядження Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг

№ _____

Порядок застосування коригуючих коефіцієнтів при укладанні договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів

1. Страховики зобов'язані застосовувати базовий страховий платіж та коригуючі коефіцієнти (крім коригуючого коефіцієнту бонус-малус) в розмірах, затверджених Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг за поданням МТСБУ.

2. При розрахунку страхового платежу положення пункту 13.2 статті 13 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (далі - Закон) застосовуються лише за наявності відповідних підтверджуючих документів.

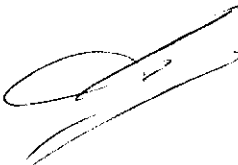
3. Страховик, який має намір застосовувати коригуючий коефіцієнт бонус-малус, повинен затвердити порядок застосування такого коефіцієнту та оприлюднити такий порядок на веб-сайті (веб-сторінці) страховика в мережі Інтернет. Порядок застосування коефіцієнту бонус-малус повинен відповідати вимогам статті 8 Закону щодо визначення класу страхувальника.

4. При внесенні змін до порядку застосування коефіцієнту бонус-малус або затвердженні нового порядку страховик повинен оприлюднити на власному веб-сайті (веб-сторінці) відповідні документи не менше ніж за 30 календарних днів до дати впровадження таких змін або нового порядку.

5. Страховики мають право за наявності відповідних підтверджених документів застосовувати коригуючий коефіцієнт бонус-малус відповідно до Схеми застосування коригуючого коефіцієнту бонус-малус при укладанні договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, наведеної в додатку до цього Порядку.

6. Страховики не мають права застосовувати коригуючі коефіцієнти значення яких не визначено відповідними нормативно-правовими актами Нацкомфінпослуг.

Директор департаменту державного регулювання та методології нагляду на ринках фінансових послуг

 Н. Лех

Додаток
до Порядку застосування коригуючих
коефіцієнтів при укладанні договорів
обов'язкового страхування цивільно-
правової відповідальності власників
наземних транспортних засобів
(пункт 5)

СХЕМА
застосування коригуючого коефіцієнту бонус-малус при укладанні
договорів обов'язкового страхування цивільно-правової
відповідальності власників наземних транспортних засобів

Коригуючий коефіцієнт бонус-малус					
Клас на початок строку страхування	Коригуючий коефіцієнт	Клас по закінченню строку страхування з урахуванням наявності страхових випадків з вини страхувальника			
		0 виплат	1 виплата	2 виплати	3 виплати
М	1,8	0	М	М	М
0	1,6	1	М	М	М
1	1,4	2	М	М	М
2	1,2	3	1	М	М
3	1,00	4	1	М	М
4	0,99	5	2	М	М
5	0,98	6	3	1	М
6	0,97	7	4	1	М
7	0,96	8	4	1	М
8	0,95	9	5	2	М
9	0,94	10	5	2	1
10	0,93	11	6	2	1
11	0,92	12	6	2	1
12	0,91	13	6	2	1
13	0,9	13	7	2	1

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту розпорядження Нацкомфінпослуг «Про внесення змін до деяких
нормативно-правових актів з питань обов'язкового страхування
цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних
засобів»
(далі – проект розпорядження)

I. Визначення проблеми

На ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на цей час існують проблеми, пов'язані з укладанням договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, а саме: необхідність змін у тарифній політиці у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (далі – обов'язкове страхування), об'єктивна потреба актуалізувати набір та значення коригуючих коефіцієнтів, знецінення національної валюти протягом останніх років, а також зростання рівня збитковості за цим видом обов'язкового страхування.

Також до Нацкомфінпослуг постійно надходять скарги щодо невиконання страховиками зобов'язань за договорами обов'язкового страхування, пов'язаних із застосуванням на практиці положень нормативно-правових актів у сфері обов'язкового страхування та щодо платоспроможності таких страховиків.

Щодо страхових сум за договорами обов'язкового страхування

Пунктом 9.5 статті 9 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (далі – Закон) визначено, що розміри страхових сум переглядаються Уповноваженим органом відповідно до рівня інфляції та індексу споживчих цін.

На виконання вимог Закону розпорядженням Нацкомфінпослуг від 29.12.2015 № 3470 «Про внесення змін до розпорядження Держфінпослуг від 09 липня 2010 року № 566 «Про деякі питання здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 27.01.2016 за № 145/28275 (набрало чинності 19.02.2016), було встановлено страхові суми за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: за шкоду, заподіяну майну потерпілих, у розмірі 100 тис. гривень на одного потерпілого; за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих, у розмірі 200 тис. гривень на одного потерпілого.

Враховуючи рівень індексу інфляції та індексу споживчих цін, Нацкомфінпослуг необхідно підвищити страхові суми за договорами обов'язкового страхування до рівня, наведеного в таблиці 1:

Таблиця 1

Розмір страхової суми за договорами обов'язкового страхування станом на 19.02.2016*		Показник індексу інфляції на кінець 2016 р.	Показник індексу інфляції на кінець 2017 р.	Показник індексу інфляції за 8 місяців 2018 р.	Розмір страхової суми за договорами обов'язкового страхування, запропонований проектом розпорядження	
За шкоду, заподіяну майну потерпілих, грн	100 тис.	112,4 %	113,7 %	103,6 %	За шкоду, заподіяну майну потерпілих, грн	130 тис.
За шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих, грн	200 тис.	112,4 %	113,7%	103,6 %	За шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих, грн	260 тис.

* інформація щодо показників індексу інфляції наведена за періоди 2016 - 2017 роки та 8 місяців 2018 року, враховуючи останній перегляд розміру страхових сум за договорами обов'язкового страхування, затверджених розпорядженням Нацкомфінпослуг від 29.12.2015 № 3470 «Про внесення змін до розпорядження Держфінпослуг від 09 липня 2010 року № 566 «Про деякі питання здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 27.01.2016 за № 145/28275, що набрало чинності 19.02.2016

Саме тому проектом розпорядження, враховуючи дані таблиці 1, пропонується врегулювати зазначені проблемні питання шляхом підвищення розміру страхових сум за договорами обов'язкового страхування, встановивши їх на рівні 130 тис. гривень на одного потерпілого за шкоду, заподіяну майну потерпілих, та 260 тис. гривень на одного потерпілого за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих.

Крім того, підвищення розміру страхових сум дозволить поступово наблизити положення вітчизняного законодавства у сфері обов'язкового страхування до положень Директиви № 2009/103/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 16 вересня 2009 року щодо страхування цивільної відповідальності по відношенню до використання автотранспортних засобів та забезпечення виконання зобов'язань щодо страхування такої відповідальності, якою встановлено вимогу щодо встановлення (підвищення) розмірів лімітів відповідальності за договорами обов'язкового страхування.

Щодо переліку та розміру коригуючих коефіцієнтів

Відповідно до статті 7 Закону розмір базового страхового платежу, перелік, значення коригуючих коефіцієнтів та порядок їх застосування затверджуються Уповноваженим органом за поданням Моторного (транспортного) страхового бюро України (далі – МТСБУ).

Відповідно до пункту 1.5 статті 1 Закону не вважається транспортним засобом пристрій, який підпадає під ознаки наземного транспортного засобу (пристрої, призначені для перевезення людей та/або вантажу, а також

встановлено на ньому спеціального обладнання чи механізмів, які підлягають державній реєстрації та обліку в територіальних органах Міністерства внутрішніх справ України та/або допущені до дорожнього руху, а також ввезені на митну територію України для тимчасового користування, зареєстровані в інших країнах), але щодо якого не встановлено коригуючий коефіцієнт залежно від типу транспортного засобу.

Тому до переліку транспортних засобів, для яких визначений коригуючий коефіцієнт K1, пропонується додати легкові електромобілі, оскільки власники зазначених транспортних засобів звертаються до страховиків та МТСБУ з питань укладання договорів обов'язкового страхування, але страховики не мають підстав для укладання таких договорів, оскільки коефіцієнти для такого типу транспортного засобу не встановлено.

Щодо електромобілів слід зазначити, що згідно з транспортною стратегією Міністерства інфраструктури, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р, передбачається впровадження економічних та інших заходів стимулювання використання в містах екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів, збільшення частки використання електротранспорту та електромобілів, зокрема доведення частки електротранспорту у внутрішньому сполученні до 75 відсотків. Тобто, окрім очевидної екологічної складової цього питання, збільшення кількості та фактичне витіснення електромобілями паливних транспортних засобів також передбачене стратегією транспортного розвитку України, що змушує вже сьогодні встановити для легкових електромобілів відповідний коефіцієнт, фактично поширивши дію спеціального Закону на цей вид транспорту. Тим більше, що за даними Маркетингового агентства IRS Group станом на 01.01.2019 загальна кількість зареєстрованих в Україні автомобілів з електричним двигуном становить 19 884 штуки, з них електромобілі – 10 714, гібриди – 9 170, із тенденцією до стрімкого збільшення, у тому числі через стимулювання їх придбання з боку держави шляхом встановлення податкових пільг.

Враховуючи зазначене вище, з метою стимулювання поширення в Україні електромобілів проектом розпорядження встановлюється коригуючий коефіцієнт K1 для зазначеного типу транспортного засобу в розмірі 0,9.

Назву коригуючого коефіцієнта K2 «залежно від місця реєстрації транспортного засобу» пропонується змінити на «залежно від місця реєстрації (проживання) власника транспортного засобу». Такий підхід відповідає вимогам пункту 24 Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, конструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 № 1388 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 23.12.2009 № 1371), відповідно до якого реєстрація (перереєстрація), зняття з обліку транспортних засобів здійснюється за місцем звернення власника або його уповноваженої особи незалежно від місця реєстрації (проживання) фізичної особи чи місцезнаходження юридичної особи. При цьому в реєстраційних

документах зазначається місце реєстрації (проживання) фізичної особи (для внутрішньо переміщених осіб – місце проживання на підставі відповідних документів) або місцезнаходження та стоянки юридичної особи, за якою реєструється транспортний засіб.

Також пропонується встановити коефіцієнт K2 для кожного з населених пунктів України з чисельністю понад 100 тис. мешканців. Такий розподіл міст повинен враховувати об'єктивні показники частоти ДТП у розрізі населених пунктів. Населені пункти, які відносяться до одного класу за кількістю населення (таблиця 2), суттєво відрізняються частотою ДТП і саме тому пропонується в розподілі міст за класами зазначити назви конкретних міст.

При цьому більшість населених пунктів відповідно до коригуючого коефіцієнту K2, згідно з діючим принципом їх розподілу, розподілені за кількістю наявного населення. Для них пропонується встановити коригуючий коефіцієнт K2 в діапазоні 2,3 – 3,5. Такий розмір визначено, враховуючи підвищену збитковість відповідних сегментів ринку, показники збитковості договорів страхування в розрізі до діючих класів населених пунктів (таблиця 2).

Таблиця 2

Показники збитковості за 2015 – 2017 роки за зонами населених пунктів, надані Моторним (транспортним) страховим бюро України

Зона населеного пункту	Показник збитковості (у %)		
	2015 р.	2016 р.	2017 р.
місто Київ	45,5	49,4	54,3
міста-супутники міста Києва	62,8	70,1	78,8
міста з населенням понад 1 млн. осіб	44,6	53,1	55,9
міста з населенням від 500 тисяч до 1 млн. осіб	50,1	58,8	69,5
міста з населенням від 100 тис. до 500 тис. осіб	46,7	54,2	63,3
населені пункти з населенням менше 100 тис. осіб	38,6	47,7	54,3
для транспортних засобів, які зареєстровані в інших країнах	21,6	47,4	67,7
Разом	43,9	51,7	59,0

Рівень збитковості за договорами обов'язкового страхування у містах – супутниках Києва є вищим, ніж в інших зонах населених пунктів. Переважна більшість страховиків під час укладання договорів страхування в цьому сегменті вже багато років застосовують максимальне значення цього коригуючого коефіцієнту в розмірі 2,5 (на сьогодні коригуючий коефіцієнт встановлений у розмірі 1 – 2,5).

Проектом розпорядження пропонується встановити коригуючий коефіцієнт K2 у межах 2,3 -3,5. Водночас можна прогнозувати, що на практиці розмір K2 для мешканців відповідних населених пунктів буде встановлюватися на підвищеному рівні 3 – 3,5. Таким чином, для

страхувальників, зареєстрованих у таких населених пунктах, страховий платіж збільшиться на 20 – 25 %.

Дані таблиці 2 відображають високий рівень збитковості порівняно із середнім показником за ринком для населених пунктів з населенням від 500 тис. до 1 млн. осіб. У зазначену групу протягом останніх трьох років входять міста Запоріжжя, Кривий Ріг та Львів.

Збитковість за договорами, укладеними щодо транспортних засобів, зареєстрованих у зазначених населених пунктах, наведена в таблиці 3.

Таблиця 3

Місто реєстрації транспортного засобу	Показник збитковості (у %)		
	2015 р.	2016 р.	2017 р.
Львів	71,02	83,21	80,90
Запоріжжя	50,33	54,23	57,00
Кривий Ріг	31,44	32,42	40,30

Разом з тим з врахуванням факту того, що місця реєстрації транспортних засобів історично були розташовані переважно у великих населених пунктах, зміна розміру коефіцієнта К2 за експертними оцінками призведе до зниження середнього страхового платежу на 10 – 15%.

Надалі новий підхід до класифікації населених пунктів дозволить їх перерозподілити за рівнем збитковості відповідно до статистичних показників діяльності у зазначеному сегменті страхування.

Також пропонується збільшити коригуючі коефіцієнти для страхувальників, які мають транспортні засоби, зареєстровані в інших країнах (так звані «євробляхи»). Для таких страхувальників коригуючий коефіцієнт К2 пропонується встановити в діапазоні 5 – 10 (замість 2 – 4).

Крім того, системою коригуючих коефіцієнтів передбачено коефіцієнт залежно від водійського стажу осіб, допущених до керування забезпеченим транспортним засобом. При цьому Закон не передбачає порядку визначення водійського стажу осіб, допущених до керування забезпеченим транспортним засобом, перелік яких може бути невизначеним на момент укладання такого договору.

Саме тому страховики практично не враховують зазначене обмеження щодо водійського стажу та в переважній більшості укладених з фізичними особами договорів обов'язкового страхування встановлюють розмір коригуючого коефіцієнта К4 на рівні не меншим ніж 1,27. За даними МТСБУ, в першому півріччі 2018 р. кількість договорів страхування із встановленням коригуючого коефіцієнту розміром меншим ніж 1,27 становила лише 0,39 % від загальної кількості оформлених за цей період договорів.

На сьогодні коригуючий коефіцієнт К6 встановлюється залежно від наявності або відсутності у страхувальника (протягом попереднього року)

доведених у судовому порядку спроб страхового шахрайства або випадків, що були підставою для пред'явлення регресного позову відповідно до Закону.

Враховуючи те, що в Україні практично відсутні судові рішення про страхове шахрайство за договорами обов'язкового страхування, зазначений коригуючий коефіцієнт фактично не застосовувався.

Пропонується цей коефіцієнт замінити на коефіцієнт, показника збитковості/прибутковості діяльності страховика з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що дозволить страховикам оперативніше реагувати в разі різкого підвищення або зменшення рівня збитковості за договорами обов'язкового страхування і застосовувати зазначений коефіцієнт з метою збереження показників платоспроможності та виконання майбутніх зобов'язань за такими договорами.

Такий коефіцієнт пропонується встановити в розмірі від 1 до 3. Враховуючи, що ринок обов'язкового страхування розподілений між страховиками – членами МТСБУ нерівномірно та має високі показники збитковості, за окремими сегментами ринку – негативні прогнози їх розвитку в подальшому, визначення коефіцієнту є необхідним для запобігання неплатоспроможності страховиків.

Неоднорідність страхового ринку підтверджується даними актуарного звіту ПрАТ «Інститут ризику», наданого листом МТСБУ від 13.07.2018 № 7/1/22861. За результатами актуарного дослідження виявлено, що рівень збитковості ТОП 20 страховиків за обсягами отриманих страхових премій та укладених договорів цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, становив у 2017 році 67,8 %, у інших страховиків – 48,7%. Отже, в середньому на ринку автострахування показник збитковості за 2017 рік склав 59 %.

Використання нового коригуючого коефіцієнта забезпечить можливість страховикам дотримуватися вимог законодавства у сфері фінансових послуг щодо рівня платоспроможності в зазначеному сегменті страхування.

Також пропонується затвердити коригуючий коефіцієнт, залежний від строку дії договору страхування (K5). Зазначений коригуючий коефіцієнт був впроваджений Законом України від 05.07.2012 № 5090 «Про внесення змін до деяких законів України щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» строком на 1 рік і пропонує визначення зазначеного коригуючого коефіцієнту для строку дії договору від 6 місяців під час укладання договорів страхування транспортних засобів, які підлягають обов'язковому технічному контролю відповідно до Закону України «Про дорожній рух» двічі на рік.

Крім того, пропонується впровадити новий коригуючий коефіцієнт, залежно від форми укладення договору обов'язкового страхування (на паперовому носії або електронний договір). Для електронних договорів передбачається надання знижки в розмірі 10 % порівняно з договорами обов'язкового страхування, укладеними на паперових бланках. Зазначена знижка стимулюватиме укладання електронних договорів страхування, що має знижувати адміністративні витрати страховиків порівняно з укладанням договорів страхування на паперовому бланку.

Пропозиція МТСБУ про надання знижки під час укладання електронних договорів обов'язкового страхування обумовлена тим, що при укладанні електронного договору у страховика відсутні витрати пов'язані із друком паперових бланків, контролем за їх використанням, необхідністю виплати комісійної винагороди страховим посередникам та значною економією часу необхідного для надання послуги. Також укладання електронних договорів сприяє розвитку прямих продажів.

Пунктом 1.9 статті 1 та статтею 8 чинного Закону встановлена система бонус-малус, яка дає можливість страховику надавати знижки та надбавки в межах 0,5 – 2,45. Така система діє у більшості розвинених країн світу. Сутність цієї системи полягає в тому, що розмір страхової премії може бути змінений залежно від історії страхових випадків кожного конкретного страхувальника, страховик або штрафує страхувальника за скоєння однієї або більше дорожньо-транспортної пригоди збільшенням розміру страхової премії, або заохочує страхувальника, який не скоював дорожньо-транспортних пригод зменшенням суми страхової премії.

На цей час, враховуючи відсутність порядку застосування коефіцієнта бонус-малус у конкретного страховика, споживач страхових послуг не може бути впевнений в обґрунтованості застосування таких знижок. Так, кількість договорів, укладених із застосуванням зазначеного коефіцієнта, меншому ніж показник 0,8 (тобто, клас на початок строку страхування 7 і вище) становить менше 1 % від загальної кількості укладених договорів страхування (в 2018 р. – 0,56 %; у 2017 р. – 0,88 %; у 2016 р. – 0,81 %; у 2015 р. – 0,7 %).

Упровадження системи бонус-малус ускладнюється наявністю у попередній редакції Закону трьох типів договорів обов'язкового страхування протягом перших шести років дії Закону.

На сьогодні Закон дає можливість знижок та надбавок за системою бонус-малус у межах 0,5 – 2,45, при цьому обґрунтованість знижок за системою бонус-малус наразі не контролюється ані МТСБУ, ані споживачами страхових послуг, але може використовуватися недобросовісними страховиками як інструмент демпінгу.

Для мінімізації негативного впливу неконтрольованих знижок застосування коефіцієнту бонус-малус проектом розпорядження пропонується переглянути розмір показників коригуючих коефіцієнтів бонус-малус та систему їх застосування.

Також проектом розпорядження пропонується, щоб страховики, які застосовують коригуючий коефіцієнт бонус-малус, самостійно затвердили Порядок його визначення та застосування у власній діяльності і оприлюднили на веб-сайті (веб-сторінці) в мережі Інтернет. Під час внесення змін до зазначеного Порядку страховик повинен оприлюднити на власному веб-сайті (веб-сторінці) інформацію про відповідні зміни не пізніше ніж за 1 місяць до їх впровадження.

З прийняттям проекту розпорядження відміняється дія коригуючого коефіцієнта, залежного від кількості одночасно укладених договорів страхування, який був встановлений Законом України «Про внесення змін до деяких законів України щодо обов'язкового страхування цивільно-правової

відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 05.07.2012 № 5090 строком на один рік. На практиці зазначений коефіцієнт до цього часу застосовується страховиками (приблизно 7,5 % від загальної кількості укладених договорів страхування). Показники збитковості відповідних сегментів ринку, наведені в таблиці 4, підтверджують відсутність статистичного обґрунтування знижок за одночасне страхування п'яти та більше транспортних засобів.

Таблиця 4

Кількість одночасно укладених договорів страхування	Показник збитковості (у %)		
	2015 р.	2016 р.	2017 р.
Менше 5 (знижка не застосовується)	43,09	50,19	56,27
5 – 9	42,66	55,67	61,73
10 – 19	43,44	67,12	66,08
20 – 99	57,17	75,37	77,21
100 – 499	48,84	78,65	81,85
500 – 1999	61,27	68,63	83,21
2000 і більше	52,61	71,61	62,44
Разом	43,90	51,70	59,00

За оцінками МТСБУ, нові значення коригуючих коефіцієнтів протягом року після їх впровадження практично призведуть до збільшення середнього розміру страхового платежу на 10 – 15% порівняно з його розміром до прийняття проекту розпорядження (559 грн). Нові значення коригуючих коефіцієнтів не дозволять недобросовісним страховикам встановлювати демпінгові ціни за договорами страхування та забезпечать можливість добросовісним страховикам за потреби використовувати підвищені значення коригуючих коефіцієнтів, у межах встановленого діапазону їх значень, та уникнути збиткової діяльності в зазначеному сегменті страхового ринку. За умови високого рівня конкуренції серед страховиків – членів МТСБУ суттєве підвищення страхових платежів за означеним видом страхування не прогнозується.

Проектом розпорядження норми Положення про особливості укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, затверджене розпорядженням Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 27.10.2011 року № 673, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 20 грудня 2011 року за № 1483/20221, буде приведено у відповідність з пунктом 24 Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, конструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 № 1388 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 23.12.2009 № 1371) у частині реєстрації транспортних засобів за місцем звернення власника або його уповноваженої особи незалежно від місця реєстрації (проживання) фізичної

особи чи місцезнаходження юридичної особи, з метою забезпечення виконання листа Міністерства юстиції України (вх. № 830/5 від 07.08.2018) про стан виконання законодавства про державну реєстрацію нормативно-правових актів за I півріччя 2018 р.

Цілями державного регулювання, що безпосередньо пов'язані з розв'язанням проблеми, є:

встановлення нових розмірів страхових сум за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, а саме: 130 тис. гривень на одного потерпілого за шкоду, заподіяну майну потерпілих, та 260 тис. гривень на одного потерпілого за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих відповідно до рівня інфляції та індексу споживчих цін;

необхідність актуалізації переліку (в частині визначення коригуючих коефіцієнтів для електромобілів, виключення нерепрезентативних коефіцієнтів, що унеможлиблює перевірку достовірності даних, зміни коригуючих коефіцієнтів у зв'язку зі змінами у законодавстві) та значень коригуючих коефіцієнтів, що підтверджується актуарними розрахунками з урахуванням рівня збитковості даного виду страхування та статистичних даних відповідно до актуарного звіту ПрАТ «Інститут ризику», наданого листом МТСБУ від 13.07.2018 № 7/1/22861;

встановлення рішенням Уповноваженого органу відповідно до статті 8 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» переліку коригуючих коефіцієнтів залежно від наявності чи відсутності страхових випадків з вини осіб, відповідальність яких застрахована, в період дії попередніх договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (бонус-малус) та порядку їх застосування;

запобігання порушення прав споживачів страхових послуг шляхом забезпечення умов для дотримання страховиками-членами МТСБУ вимог до платоспроможності, встановлених законодавством;

забезпечення внесення інформації про укладені договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів до єдиної централізованої бази даних МТСБУ з урахуванням оновленого переліку коригуючих коефіцієнтів;

виключення з Положення про особливості укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, затверджене розпорядженням Держфінпослуг від 27.10.2011 № 673, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 20.12.2011 за № 1483/20221, порядку застосування коригуючих коефіцієнтів під час укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та включення оновленого порядку застосування таких коефіцієнтів до розпорядження Держфінпослуг від 09.07.2010 № 566 «Про деякі питання здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 16.08.2010 за № 689/17984;

зменшення адміністративних витрат Нацкомфінпослуг на проведення заходів реагування та застосування заходів впливу відповідно до законодавства.

Важливість розв'язання зазначеної проблеми саме шляхом державного втручання можна охарактеризувати за допомогою таких показників:

кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюється дія регуляторного акта, станом на 01.09.2018 – 51 страховик;

за підсумками I півріччя 2018 р. страховиками отримано страхових платежів за договорами обов'язкового страхування – 2 192,8 млн. грн., здійснено страхових відшкодувань за цим видом обов'язкового страхування – 2 149,1 млн. грн.

Також діяльність на ринку обов'язкового страхування характеризується показниками, наведеними нижче.

Основні показники здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішніми договорами в січні – червні 2017 – 2018 років*

Таблиця 5

Показники	січень-червень 2017 р.	січень-червень 2018 р.	Приріст, %
Кількість договорів, шт.	3 740 477	3 904 761	4,4
Сума нарахованих страхових платежів, грн.	1 806 018 239	2 182 816 767	20,9
Сума здійснених страхових відшкодувань, грн.	917 185 175	1 065 687 979	16,2
у т.ч. з урахуванням «європротоколу», грн.	109 751 147	158 197 216	44,1

* за даними офіційної веб-сторінки МТСБУ

Розв'язання проблеми справляє вплив на такі основні групи учасників ринку страхування:

Групи	Так	Ні
Громадяни	Так	
Держава	Так	
Суб'єкти господарювання, у тому числі суб'єкти малого підприємництва	Так	Ні

Зазначена проблема не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів, оскільки захист прав споживачів фінансових послуг здійснюється Нацкомфінпослуг відповідно до Закону України «Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг».

Також проблема не може бути розв'язана за допомогою діючих регуляторних актів, оскільки акти не є актуальними та потребують приведення у відповідність з чинним законодавством.

Тому Нацкомфінпослуг розроблено проект регуляторного акта, за поданням МТСБУ з метою удосконалення порядку укладання договорів обов'язкового страхування, якісної організації обміну інформацією про такі договори, а також унеможливлення порушення прав споживачів страхових послуг.

Проект розпорядження розроблено з метою:

підвищення захисту споживачів під час отримання страхових послуг з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;

підвищення якості моніторингу МТСБУ здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

II. Цілі державного регулювання

Цілями державного регулювання, що безпосередньо пов'язані з розв'язанням проблеми, є:

забезпечення прийняття нормативно-правових актів у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що сприятиме суттєвому скороченню часових та матеріальних витрат суб'єктів господарювання;

запобігання порушення прав споживачів страхових послуг шляхом забезпечення умов для дотримання страховиками-членами МТСБУ вимог до платоспроможності, встановлених законодавством;

забезпечення внесення інформації про укладені договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів до єдиної централізованої бази даних МТСБУ з урахуванням оновленого переліку коригуючих коефіцієнтів;

виключення з Положення про особливості укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, затверджене розпорядженням Держфінпослуг від 27.10.2011 № 673, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 20.12.2011 за № 1483/20221, порядку застосування коригуючих коефіцієнтів під час укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та включення оновленого порядку застосування таких коефіцієнтів до розпорядження Держфінпослуг від 09.07.2010 № 566 «Про деякі питання здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників

наземних транспортних засобів», зареєстроване в Міністерстві юстиції України 16.08.2010 за № 689/17984;

створення додаткових стимулів для підвищення конкуренції на ринку страхових послуг.

Прийняття регуляторного акта сприятиме ефективному виконанню покладених на Нацкомфінпослуг повноважень щодо державного регулювання діяльності з надання фінансових послуг.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів.

Серед способів досягнення цілей державного регулювання ринків фінансових послуг можна запропонувати такі альтернативні способи досягнення цілей:

Вид альтернативи	Опис альтернативи
<p><i>Альтернатива 1</i> Збереження status quo Спосіб оцінюється як такий, що потребує державного втручання</p>	<p>Збереження існуючого стану законодавства, яким визначено укладання договорів за діючими розмірами страховими сумами та показниками коригуючих коефіцієнтів, які не переглядалися більше ніж 3 роки. Показники збитковості за цим видом страхування демонструють необхідність перегляду розмірів страхових сум та показників коригуючих коефіцієнтів з метою захисту майнових інтересів споживачів страхових послуг.</p> <p>Також існує необхідність приведення законодавства у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів у відповідність з пунктом 24 Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, конструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 07.09. 1998 № 1388 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 23.12.2009 № 1371) у частині реєстрації транспортних засобів за місцем звернення власника або його уповноваженої особи незалежно від місця реєстрації (проживання) фізичної особи чи місцезнаходження юридичної особи.</p> <p>Тобто, проблема не може бути розв'язана за допомогою чинних регуляторних актів.</p>
<p><i>Альтернатива 2</i> Забезпечує досягнення цілей державного регулювання</p>	<p>Прийняття запропонованого проекту регуляторного акта. Запропонований спосіб розв'язання зазначеної проблеми є найбільш доцільним з огляду на можливість скоротити матеріальні та адміністративні витрати МТСБУ та страховиків, підвищити рівень платоспроможності страховиків, а також забезпечити захист прав споживачів.</p>

За запропонованими альтернативними способами досягнення цілей державного регулювання страхової діяльності вигоди та витрати за кожною альтернативою для сфер інтересів держави та суб'єктів господарювання складають:

Оцінка впливу на сферу інтересів держави:

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Існуючий стан законодавства дозволить залишити відпрацьовану процедуру укладання договорів страхування правової відповідальності власників наземних транспортних засобів роками укладання обов'язкового цивільно-транспортного страхування; наземних транспортних засобів	Часові та адміністративні витрати Нацкомфінпослуг пов'язані з: розглядом Нацкомфінпослуг заяв, скарг, документів, що надходять до Нацкомфінпослуг стосовно порушень умов укладання договорів страхування; прийняттям рішень про застосування заходів впливу та заходів реагування в разі порушення ними законодавства про фінансові послуги, в тому числі їх страховими агентами; забезпеченням зберігання документів, пов'язаних із застосуванням заходів впливу до страховиків. Бюджетні витрати Нацкомфінпослуг на адміністрування та застосування заходів впливу до страховиків, що здійснюють зазначений вид страхування, за результатами розгляду звернень громадян на сьогодні становлять 98720,32 грн.
Альтернатива 2	Позитивні результати прийняття акта: зменшення кількості заяв, скарг та документів, що зменшує адміністративне навантаження на працівників Нацкомфінпослуг; збільшення показників платоспроможності страховиків.	Часові витрати Нацкомфінпослуг у зв'язку зі зменшенням кількості скарг, що надходять до Нацкомфінпослуг, суттєво зменшаться, оскільки після прийняття регуляторного акта прогнозується скорочення кількості скарг щодо порушення страховиками прав споживачів страхових послуг за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів протягом першого року на 10-15%, а протягом наступних двох років на 20 – 30%. Бюджетні витрати Нацкомфінпослуг на адміністрування та застосування заходів впливу до страховиків членів-МТСБУ, за результатами розгляду звернень громадян після прийняття регуляторного акта, становитимуть – 456 36,49 грн.

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	0	51	-	-	51*

Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0 %	100 %	-	-	100
--	-----	-------	---	---	-----

* кількість суб'єктів господарювання, на яких розповсюджується дія регуляторного акта станом на 31.12.2017

Сфера інтересів суб'єктів господарювання:

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Незмінність законодавства протягом певного часу дозволила суб'єктам господарювання адаптуватися до його вимог, разом з тим довела неефективність державного регулювання цього питання щодо порядку укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Також оскільки розміри страхових сум та показники коригуючих коефіцієнтів не переглядалися протягом більше ніж 3 роки, суб'єкти господарювання обмежені в можливості укладання договорів, що зменшує їх конкурентноздатність	Матеріальні та часові суб'єктів господарювання складаються з витрат, пов'язаних з отриманням витратами на облік та контролем за укладанням договорів страхування
Альтернатива 2	Вигодами суб'єктів господарювання є: - підвищення конкурентноспроможності на ринку страхування; - підвищення показників платоспроможності	Матеріальні та часові витрати суб'єктів господарювання будуть полягати у розробленні, затвердженні та оприлюдненні Порядку визначення та застосування коефіцієнтів бонус-малус

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємства згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємства, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)	-
Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємства згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці	18491 грн (витрати суб'єктів господарювання будуть полягати у розробленні, затвердженні та

«Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта» оприлюдненні регулювання)

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян (споживачі фінансових послуг):

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	<p>Вигоди для громадян (споживачів страхових послуг) відсутні, оскільки існуючий стан нормативного регулювання зазначених відносин є недосконалим, про що свідчить кількість звернень фізичних та юридичних осіб. До Нацкомфінпослуг за період з 01.08.2017 по 31.01.2018 надійшло 2547 звернень фізичних та юридичних осіб (враховуючи звернення народних депутатів України, листи Кабінету Міністрів України, Адміністрації Президента України, комітетів Верховної Ради України, міністерств та відомств тощо) з питань страхової діяльності (далі – звернення), що на 195 звернень більше, ніж за аналогічний період.</p>	<p>Часові витрати громадян на сьогодні складаються з оформлення та надсилання документів до Нацкомфінпослуг щодо порушення своїх прав, як споживачів страхових послуг (за період з 01.08.2017 по 31.01.2018 надійшло 2547 звернень фізичних та юридичних осіб).</p>
Альтернатива 2	<p>Прийняття регуляторного акта дозволить запобігти порушенню прав споживачів фінансових послуг за внутрішніми договорами страхування і позитивними результатами прийняття акта будуть: зменшення кількості порушень прав споживачів щодо застосування підвищуючих коефіцієнтів залежно від місця реєстрації транспортного засобу; додатковий захист прав споживачів щодо виконання зобов'язань страховиками; зростання рівня довіри</p>	<p>За прогнозними даними кількість звернень громадян суттєво зменшиться у зв'язку зі зменшенням кількості порушень прав споживачів за договорами обов'язкового страхування, що призведе відповідно до зменшення часових витрат громадян</p>

громадян до фінансових установ та послуг, які ними надаються

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1	1	При цій альтернативі цілі державного регулювання, зазначені в розділі I цього регуляторного акта, не можуть бути досягнуті і не враховують інтереси суб'єктів господарювання
Альтернатива 2	3	Цілі прийняття регуляторного акта будуть досягнуті повною мірою, оскільки враховані інтереси держави, громадян та суб'єктів господарювання

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	Збереження існуючого стану законодавства, яким визначено такі розміри страхових сум та значення коригуючих коефіцієнтів. Тобто, проблема не може бути розв'язана за допомогою діючих регуляторних актів	Залишення існуючого стану регулювання цього питання призведе до погіршення показників платоспроможності страховиків та необхідності розв'язувати проблеми, витрачаючи час на неефективні заходи з боку регулятора. Витрати регулятора та суб'єктів господарювання, пов'язані з виконанням вимог регуляторного акта, є найбільшими	Рейтинг 1 – бал присвоєний у зв'язку з тим, що альтернативою не будуть розв'язані проблеми, визначені у розділі I цього аналізу регуляторного впливу
Альтернатива 2	Вигодами суб'єктів господарювання є: підвищення конкурентноспроможності на ринку страхування; контроль за укладанням договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних	Забезпечення виконання вимог до платоспроможності страховиків та витрати Нацкомфінпослуг у зв'язку з прийняттям регуляторного акта є найменшими	Рейтинг 4 – бали присвоєні, оскільки при цій альтернативі будуть враховані всі інтереси суб'єктів господарювання та розв'язанні проблеми, визначені в розділі I цього аналізу регуляторного впливу

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	При цій альтернативі не будуть розв'язані проблеми, визначені в розділі I цього аналізу регуляторного впливу	Неприйняття акта призведе до порушення прав суб'єктів господарювання.
Альтернатива 2	Альтернатива повною мірою забезпечує розв'язання всіх проблем, визначених у розділі I цього аналізу регуляторного впливу. Витрати суб'єктів господарювання при цій альтернативі є найнижчими, а також суттєво зменшаться строк розгляду документів. Витрати Нацкомфінпослуг відсутні	На запровадження регуляторного акта може вплинути такий зовнішній чинник, як перерозподіл повноважень державного регулювання фінансової діяльності від Нацкомфінпослуг до НБУ та НКЦПФР, що передбачено проектом Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо консолідації функцій із державного регулювання ринків фінансових послуг» (реєстр. № 2413а від 20.07.2015), який уніс на розгляд Верховної Ради Президент України.

V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Проблема, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання, розв'язується шляхом забезпечення актуалізації переліку (в частині визначення коригуючого коефіцієнта електротранспорту, виключення нерепрезентативних коефіцієнтів, що унеможливорює перевірку достовірності даних, зміни коригуючих коефіцієнтів у зв'язку зі змінами в законодавстві) та значень коригуючих коефіцієнтів, що підтверджується актуарними розрахунками з урахуванням рівня збитковості даного виду страхування та статистичних даних відповідно до актуарного звіту ПрАТ «Інститут ризику», наданого листом МТСБУ від 13.07.2018 № 7/1/22861.

Для розв'язання проблеми пропонується прийняти проект регуляторного акта, що дозволить:

забезпечення прийняття нормативно-правових актів у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників

наземних транспортних засобів, що сприятиме суттєвому скороченню часових та матеріальних витрат суб'єктів господарювання;

зменшити показники збитковості страховиків членів - МТСБУ, що позитивно вплине на платоспроможність страховиків і формування страхових резервів за цим видом страхування;

створити додаткові стимули для підвищення конкуренції на ринку страхових послуг;

зменшити адміністративні затрати Нацкомфінпослуг під час розгляду скарг, зверненнях фізичних та юридичних осіб.

Також проектом розпорядження норми Положення про особливості укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, затвердженого розпорядженням Держфінпослуг від 27.10.2011 № 673, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 20.12.2011 за № 1483/20221, буде приведено у відповідність з пунктом 24 Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, конструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 № 1388 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 23.12.2009 № 1371) у частині реєстрації транспортних засобів за місцем звернення власника або його уповноваженої особи незалежно від місця реєстрації (проживання) фізичної особи чи місцезнаходження юридичної особи, з метою забезпечення виконання листа Міністерства юстиції України (вх. № 830/5 від 07.08.2018) про стан виконання законодавства про державну реєстрацію нормативно-правових актів за I півріччя 2018 р.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги

Регуляторний акт поширюватиметься на страховиків, що є членами МТСБУ та здійснюють діяльність з укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Розрахунок витрат на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта, наведено в додатку 1 до цього регуляторного акта та бюджетних витрат Нацкомфінпослуг, на виконання вимог регуляторного акта з адміністрування та регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва наведено в додатку 2 до цього регуляторного акта.

Витрати страховиків на виконання цього регуляторного акта будуть полягати у необхідності ознайомлення працівників страховика та страхових агентів з новими умовами укладання договорів страхування та розроблення

Порядку визначення та застосування коригуючого коефіцієнту бонус-малус у межах кошторисів на звичайну господарську діяльність.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта – постійно з дня набрання ним чинності.

Регуляторний акт має набрати чинності з дня його офіційного опублікування.

Обмеження строку дії регуляторного акта відсутні, що надає змогу розв'язати проблеми та досягти цілі державного регулювання.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Показниками результативності дії регуляторного акта є:

1) кількість суб'єктів господарювання, на які поширюватиметься дія регуляторного акта.

Кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюється дія регуляторного акта станом на 01.09.2018, – дія регуляторного акта буде поширюватися на 51 страховика – члена МТСБУ.

Кількісні показники, які безпосередньо характеризують результативність дії регуляторного акта та які підлягають контролю:

кількість укладених договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів у першому півріччі 2018 р. становить 3 871,1 тис. одиниць;

обсяг, отриманих страхових премій за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за перше півріччя 2018 року, становить 2 946,2 млн. грн.;

2) розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта.

Дія регуляторного акта не пов'язана з надходженнями до державного та місцевого бюджетів;

3) розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання, пов'язаними з виконанням вимог регуляторного акта.

Затрати коштів суб'єктів господарювання полягають у розробленні та оприлюдненні проекту Порядку визначення та застосування коригуючого коефіцієнту бонус-малус і становить 8670,00 грн;

4) рівень поінформованості суб'єктів господарювання з основних положень акта.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання є високим.

Інформування суб'єктів господарювання забезпечуватиметься шляхом розміщення регуляторного акта на офіційному веб-сайті Нацкомфінпослуг у мережі Інтернет після його державної реєстрації.

Якісними показниками результативності є:

5) виконання суб'єктами господарювання вимог регуляторного акта під час укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Висновок щодо цього показника можна буде зробити за результатами застосування його норм на практиці;

б) кількість укладених договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Висновок щодо якісних показників регуляторного акта можна буде зробити за результатами застосування його норм на практиці.

ІХ. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено після набрання чинності цим актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності цього акта.

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься шляхом державного контролю за дотриманням страховиками вимог законодавства, встановлених щодо порядку укладання договорів обов'язкового

страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Відстеження результативності регуляторного акта буде проводитися статистичним/соціологічним методом.

Повторне відстеження буде проведено через рік після набрання чинності регуляторним актом.

Періодичне відстеження результативності – кожних три роки після повторного відстеження.

Інформування суб'єктів господарювання щодо основних положень регуляторного акта буде здійснюватися шляхом оприлюднення його в офіційних друкованих виданнях. Цільові групи осіб для опитування чи наукові установи не будуть залучатися для проведення відстеження.

Відстеження результативності регуляторного акта не потребує додаткових організаційних заходів Нацкомфінпослуг.

Аналіз регуляторного впливу підготовлено департаментом державного нагляду та методології на ринках фінансових послуг Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг (м. Київ-001, вул. Б. Грінченка, 3, 590-57-13).

Голова Нацкомфінпослуг



І. Пашко

ВИТРАТИ
на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які
виникають внаслідок дії регуляторного акта
(альтернатива 2 прийняття проекту регуляторного акта)

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	-	-
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	-	-
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	-	-
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень	-	-
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	-	-
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень* Часові витрати та витрати страховиків полягатимуть у розробці, оприлюдненні та необхідності ознайомлення працівників страховика та страхових агентів з новими умовами укладання договорів страхування та розробки Порядку визначення та застосування коригуючого коефіцієнту бонус-малус в межах кошторисів на звичайну господарську діяльність, гривень.	0,5 год.Х 25,13 грн. = 12,57 грн. 350 грн.	Витрати є одноразовими
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	-	-
8	Інше (уточнити), гривень	-	-
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + + 7 + 8), гривень	362,57	
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та	51**	51**

	середнього підприємства, на яких буде поширено регулювання, одиниць		
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	18,491	Витрати є одноразовими

*У розрахунку вартості 1 часу роботи використано вартість 1 часу роботи, яка відповідно до Закону України «Про Державний бюджет України на 2018 рік», з 1 січня 2018 року становить – 25,13 гривні.

**Кількість страхових компаній, які відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», мають ліцензію на здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та є членами МТСБУ станом на 01.09.2018.

БЮДЖЕТНІ ВИТРАТИ

на адміністрування регулювання для суб'єктів великого і середнього підприємництва

Розрахунок бюджетних витрат на адміністрування регулювання здійснюється окремо для кожного відповідного органу державної влади чи органу місцевого самоврядування, що залучений до процесу регулювання.

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування регулювання: Нацкомфінпослуг

Процедура регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під процедуру регулювання	Витрати на адміністрування регулювання (за рік), гривень
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання	-	-	-	-	-
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:					
камеральні	-	-	-	-	-
візні	-	-	-	-	-
3. Підготовка та затвердження одного окремого акта про порушення вимог регулювання	5 год	64,89	1,97*	51**	32 597,49
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	2 год	64,89	1,97*	51**	13 013,1
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання	-	-	-	-	-

6. Підготовка звітності за результатами регулювання	-	-	-	-	-
7. Інші адміністративні процедури (уточнити):	-	-	-	-	-
Разом за рік	7 год	64,89	1,97*	51**	45 636,49 ***
Сумарно за п'ять років	35 год	324,45	1,97	51**	228 182,45***

* Показник розраховано як співвідношення кількості актів у яких зафіксовано порушення піднаглядними суб'єктами вимог законодавства про фінансові послуги до кількості суб'єктів господарювання

** Кількість суб'єктів господарювання станом на 01.09.2018

*** За умови застосування заходів впливу до всіх суб'єктів господарювання. Заходи впливу застосовуються в середньому до 8 страховиків членів МТСБУ, отже, сума бюджетних витрат на адміністрування становитиме на рік – 1 380,86 грн та на п'ять років – 6 904,3 грн відповідно.

Порівняльна таблиця

до проекту розпорядження Нацкомфінпослуг „Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів з питань

обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів”

Зміст положення (норми) чинного законодавства

Зміст відповідного положення (норми) проекту акта

Положення про особливості укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, затвердженого розпорядженням Держфінпослуг від 27.10.2011 № 673, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 20.12.2011 за № 1483/20221

Підпункт 2.1.1 пункту 2.1 розділу II:

2.1.1. Самостійно встановлювати індивідуальний розмір страхового платежу шляхом добутку базового платежу та відповідних коригуючих коефіцієнтів.

~~При розрахунку страхового платежу за положення статті 8 та пункту 13.2 статті 13 Закону України „Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів” (далі – Закон), а також пункту 4 розділу II Закону України від 5 липня 2012 року № 5090-VI “Про внесення змін до деяких законів України щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів” застосовуються лише за наявності відповідних підтверджувальних документів.~~

Підпункт 2.1.1 пункту 2.1 розділу II викласти у такій редакції:
2.1.1. Самостійно встановлювати індивідуальний розмір страхового платежу шляхом добутку базового платежу та відповідних коригуючих коефіцієнтів.

Підпункт 2.1.2 пункту 2.1 розділу II:

2.1.2. ~~Застосовувати коригуючі коефіцієнти відповідно до схеми застосування коригуючих коефіцієнтів при укладанні договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, наведеної в додатку до цього Положення.~~

Підпункт 2.1.2 пункту 2.1 розділу II виключити.

Розпорядження Держфінпослуг від 09.07.2010 № 566 “Про деякі питання здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів”, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 16.08.2010 за № 689/17984

Пункт 1:

1. Установити розміри страхових сум за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, укладеними після набрання чинності цим розпорядженням:

за шкоду, заподіяну майну потерпілих, у розмірі **100000** гривень на одного потерпілого;

за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих, у розмірі **200000** гривень на одного потерпілого.

Пункт 1 викласти в такій редакції:

1. Установити розміри страхових сум за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, укладеними після набрання чинності цим розпорядженням:

за шкоду, заподіяну майну потерпілих, у розмірі **130000** гривень на одного потерпілого;

за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих, у розмірі **260000** гривень на одного потерпілого.

Пункт 2:
2. Затвердити базовий страховий платіж за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за поданням Моторного (транспортного) страхового бюро України в розмірі 180 грн та Коригуючі коефіцієнти та їх розміри, що додаються.

Пункт 2 викласти в такій редакції:
2. Затвердити базовий страховий платіж за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за поданням Моторного (транспортного) страхового бюро України в розмірі 180 грн, Коригуючі коефіцієнти та їх розміри, додаються);
Порядок застосування коригуючих коефіцієнтів при укладанні договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (додається).

Коригуючі коефіцієнти та їх розміри, затвержені розпорядженням Держфінпослуг від 09.07.2010 № 566 (у редакції розпорядження Держфінпослуг від 28.11.2011 № 708)

Тип коригуючого коефіцієнта залежно від	Розмір коригуючого коефіцієнта	Тип коригуючого коефіцієнта залежно від	Розмір коригуючого коефіцієнта
I. Типу транспортного засобу (К1)		I. Типу транспортного засобу (К1)	
1. Легковий автомобіль	1	1. Легковий автомобіль	1
1) до 1600 кубічних сантиметрів	1,14	1) легковий автомобіль до 1600 (включно) кубічних сантиметрів	1,14
2) 1601 – 2000 кубічних сантиметрів	1,18	2) легковий автомобіль 1601 – 2000 (включно) кубічних сантиметрів	1,18
3) 2001 – 3000 кубічних сантиметрів	1,82	3) легковий автомобіль 2001 – 3000 (включно) кубічних сантиметрів	1,82
4) понад 3000 кубічних сантиметрів	0,34	4) легковий автомобіль понад 3001 кубічних сантиметрів	1,82
2. Прицепи до легкових автомобілів		5) легковий електромобіль (включно з силовим електродвигуном, крім гібридних авто)	0,9
3. Автобуси з кількістю місць для сидіння		2. Прицепи до легкових автомобілів	0,34
1) до 20 осіб (включно)	2,55	3. Автобуси з кількістю місць для сидіння	2,55
2) понад 20 осіб	3	1) до 20 осіб (включно)	3
4. Вантажні автомобілі вантажопідйомністю		2) понад 20 осіб	3
1) до 2 тонн (включно)	2	4. Вантажні автомобілі вантажопідйомністю	2
2) понад 2 тонни	2,18	1) до 2 тонн (включно)	2
		2) понад 2 тонни	2,18
		5. Прицепи до вантажних автомобілів	0,5
		6. Мотоцикли та моторолери	
		1) до 300 кубічних сантиметрів (включно)	0,34

5. Причепи до вантажних автомобілів	0,5
6. Мотоцикли та моторолери	
1) до 300 кубічних сантиметрів (включно)	0,34
2) понад 300 кубічних сантиметрів	0,68
II. Місця реєстрації транспортного засобу (К2)	
1) місто Київ	3,2-4,8
2) міста Бориспіль, Боярка, Бровари, Васильків, Вишгород, Винневе, Ірпінь	1-2,5
3) міста з населенням понад 1 мільйон осіб	2,3-3,5
4) міста з населенням від 500 тисяч до 1 мільйона осіб	1,8-2,8
5) міста з населенням від 100 тисяч до 500 тисяч осіб	1,3-2,5
6) населені пункти з населенням менше 100 тисяч осіб	1-1,6
7) для транспортних засобів, які зареєстровані в інших країнах	2-4
III. Сфери використання транспортного засобу (К3)	
1) легковий автомобіль (крім таксі), мотоцикл, моторолер , який використовується фізичною особою	1
2) легковий автомобіль (крім таксі), мотоцикл, моторолер, який використовується юридичною особою	1,1-1,4
3) вантажні автомобілі, автобуси, причепи до вантажних та легкових автомобілів	1
4) легковий автомобіль або автобус з кількістю місць для сидіння до 20, який використовується фізичною особою для надання послуг із перевезення пасажирів і вантажів	1,1-1,4

2)		
2) понад 301 кубічний сантиметр		0,68
II. Місця реєстрації (проживання) власника транспортного засобу (К2)		
1) Київ		3,2-4,8
2) Дніпро, Львів, Одеса, Харків, Бориспіль, Боярка, Бровари, Буча, Васильків, Вишгород, Винневе, Ірпінь, Обухів		2,3-3,5
3) Донецьк, Запоріжжя, Кривий Ріг		1,8-2,8
4) Алчевськ, Бердянськ, Біла Церква, Вінниця, Горлівка, Євпаторія, Житомир, Івано-Франківськ, Кам'янець-Подільський, Кам'янка (Дніпродзержинськ), Керч, Кропивницький (Кіровоград), Краматорськ, Кременчук, Лисичанськ, Луганськ, Луцьк, Маріуполь, Мелітополь, Миколаїв, Нікополь, Павлоград, Полтава, Рівне, Севастополь, Северодонецьк, Сімферополь, Слов'янськ, Суми, Тернопіль, Ужгород, Херсон, Хмельницький, Черкаси, Чернівці, Чернігів		1,3-2,5
5) інші населені пункти України		1-1,6
6) для транспортних засобів, які зареєстровані в інших країнах		5-10
III. Сфери використання транспортного засобу (К3)		
1) легковий автомобіль (крім таксі), який використовується фізичною особою		1
2) легковий автомобіль (крім таксі), який використовується юридичною особою		1,1-1,4
3) вантажні автомобілі, автобуси з кількістю місць для сидіння до 20 (крім таксі), автобуси з кількістю місць понад 20 осіб, причепи до вантажних та легкових автомобілів, мотоцикли та моторолери		1
4) легковий автомобіль, або автобус з кількістю місць для сидіння до 20, який використовується фізичною особою для надання послуг із перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом		1,1-1,4
затального користування або для надання		

автомобільним транспортом загального користування або для надання послуг із перевезення пасажирів та їх багажу на таксі	1,1-1,5
5) легковий автомобіль або автобус з кількістю місць для сидіння до 20, який використовується юридичною особою для надання послуг із перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування або для надання послуг із перевезення пасажирів та їх багажу на таксі	
IV. Водійського стажу осіб, допущених до керування забезпеченими транспортними засобом (К4)	
1) незалежно від водійського стажу (для страхувальників - фізичних осіб, у тому числі якщо водійський стаж страхувальника - фізичної особи менше 3 років)	1,27-1,76
2) 3 роки та більше (для страхувальників - фізичних осіб)	1-1,76
3) для юридичних осіб	
V. Періоду використання транспортного засобу (К5)	
1) Дорівнює строку дії договору	1
2) 6 місяців	0,7
3) 7 місяців	0,75
4) 8 місяців	0,8
5) 9 місяців	0,85
6) 10 місяців	0,9
7) 11 місяців	0,95

послуг із перевезення пасажирів та їх багажу на таксі	
5) легковий автомобіль, або автобус з кількістю місць для сидіння до 20, який використовується юридичною особою для надання послуг із перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування або для надання послуг із перевезення пасажирів та їх багажу на таксі	1,1-1,5
IV. Власника транспортного засобу (К4)	
1) для фізичних осіб	1,27-1,76
2) для юридичних осіб	1,2
V. Періоду використання транспортного засобу (К5)	
1) дорівнює строку дії договору 1 рік	1
2) 6 місяців	0,7
3) 7 місяців	0,75
4) 8 місяців	0,8
5) 9 місяців	0,85
6) 10 місяців	0,9
7) 11 місяців	0,95
VI. Показників збитковості/прибутковості діяльності страховика з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (К6)	1-3
VIІ. Строку дії договору страхування (К7)	
15 днів	0,15
1 місяць	0,2
2 місяці	0,3

позову відповідно до Закону України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" (К6)		
1) наявність		2
2) відсутність		1
3 місяці		0,4
4 місяці		0,5
5 місяців		0,6
6 місяців		0,7
6 місяців* (використовується виключно для транспортних засобів, які підлягають обов'язковому технічному контролю двічі на рік відповідно до Закону України «Про дорожній рух»)		0,5
7 місяців		0,75
8 місяців		0,8
9 місяців		0,85
10 місяців		0,9
11 місяців		0,95
1 рік		1
VIII. Спосіб укладання договору страхування (К8)		
1) на паперовому носії		1
2) електронний договір		0,9-1
IX. Наявності чи відсутності страхових випадків в період дії попередніх договорів страхування (кофіцієнт бонус-малус)		
1) Клас M		1,8
2) Клас 0		1,6
3) Клас 1		1,4
4) Клас 2		1,2
5) Клас 3		1,00
6) Клас 4		0,99
7) Клас 5		0,98
8) Клас 6		0,97
9) Клас 7		0,96
10) Клас 8		0,95
11) Клас 9		0,94
12) Клас 10		0,93
13) Клас 11		0,92
14) Клас 12		0,91
15) Клас 13		0,9

Директор департаменту державного регулювання та методології нагляду на ринках фінансових послуг

Н. Лех



Повідомлення про оприлюднення доопрацьованого проекту розпорядження Нацкомфінпослуг «Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів з питань обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»

13 Лютого 2019, 16:55

Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг, повідомляє про оприлюднення доопрацьованого проекту розпорядження Нацкомфінпослуг «Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів з питань обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (далі – проект розпорядження).

Проект розпорядження розроблено відповідно до пункту 7.2 статті 7, пункту 8.5 статті 8, пункту 9.5 статті 9, статті 11 та пункту 17.6 статті 17 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», пункту 1 частини першої статті 28 Закону України «Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг», підпункту 70 пункту 4 Положення про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг, затвердженого Указом Президента України від 23 листопада 2011 року № 1070 та відповідно до подання Моторного (транспортного) страхового бюро України (далі – МТСБУ).

Проект розпорядження доопрацьовано у зв'язку зі зверненням МТСБУ (лист МТСБУ № 7/1-02/3832 від 05.02.2019) з пропозицією вилучити з таблиці “Коригуючі коефіцієнти та їх розміри” рядок “7. Тролейбуси” та відповідне значення коригуючого коефіцієнту, залежного від типу транспортного засобу (К1).

- [Проект розпорядження Нацкомфінпослуг «Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів з питань обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів».](#)
- [Аналіз регуляторного впливу до проекту розпорядження.](#)
- [Порівняльна таблиця до проекту розпорядження.](#)

Проекти регуляторних актів

- Повідомлення про оприлюднення доопрацьованого проекту розпорядження Нацкомфінпослуг «Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів з питань обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»
13.02.2019
- Повідомлення про оприлюднення проекту розпорядження Нацкомфінпослуг «Про затвердження Положення про обов'язкові фінансові нормативи та вимоги, що обмежують ризики за операціями з фінансовими активами фінансових установ, що отримали ліцензію на здійснення господарської діяльності з надання гарантій та поручительств»
04.02.2019
- Повідомлення про оприлюднення доопрацьованого проекту розпорядження Нацкомфінпослуг "Про затвердження Порядку ведення Єдиного реєстру бюро кредитних історій"
28.01.2019
- Повідомлення про оприлюднення проекту розпорядження Нацкомфінпослуг „Про схвалення проекту Закону України „Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення системи гарантування страхових виплат за договорами страхування життя“
24.01.2019
- Повідомлення про оприлюднення проекту розпорядження Нацкомфінпослуг „Про затвердження Методики визначення нормативу витрат на виплати страховим посередникам“
18.01.2019

Всі публікації

Рекомендувати

Поширити

Таб

Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг

14001, м. Київ, вулиця Б. Гетьманівська, 3

Тел.: (044) 234-13-00

Голова комісії: Ірина Іванівна Сидоренко, заступник голови комісії: Ірина Іванівна Сидоренко

Генеральний директор:

Ірина Іванівна Сидоренко