

Сводная таблица замечаний и предложений по проекту  
указания Банка России «О страховых тарифах по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных  
средств», поступивших в ходе публичного обсуждения в целях проведения  
оценки регулирующего воздействия

№ п/п	Структурная единица проекта нормативного акта Банка России	Содержание замечания или предложения	Автор замечаний или предложений	Решение	Пояснение
1	3	4	5	6	7
1.	Приложение 1 к проекту Указания	Учитывая снижение аварийности и уже фактически произошедший значительный рост размера страховых премий для такси, прошу рассмотреть Вас возможность отказаться от расширения тарифного коридора в ОСАГО. Также прошу провести исследование того, на какие цели ежегодно направляются десятки миллиардов рублей собранных премий, не направленных на страховые выплаты и не подпадающих под 20 %, которые направляются на осуществление обязательного страхования.	Национальный автомобильный союз	Не учтено	В соответствии с абзацем первым пункта 1 статьи 8 Федерального закона от 25.04.2002 № 40 ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее – Федеральный закон № 40 ФЗ) регулирование страховых тарифов по обязательному страхованию осуществляется посредством установления Банком России актуарно (экономически) обоснованных предельных размеров базовых ставок страховых тарифов (их минимальных и максимальных значений, выраженных в рублях) и коэффициентов страховых тарифов, требований к структуре страховых тарифов, а также порядка их применения страховщиками при определении страховой премии по договору обязательного страхования.
2.	Приложение 1 к проекту Указания	По расчетам РСА, на основании первичных данных по ОСАГО в отношении легковых автомобилей, используемых в качестве такси, максимальное значение базовой ставки страховых тарифов для данной категории транспортных средств, в настоящее время необходимо увеличить на величину от 54% (оптимистический прогноз) до 83%	Российский союз автостраховщиков	Не учтено	При установлении базовых ставок страховых тарифов и коэффициентов страховых тарифов Банк России анализирует статистические (фактические) и иные данные по данному виду страхования, показатели убыточности,

		(пессимистический прогноз). Одновременно, в соответствии с данными по заключению договоров ОСАГО в отношении такси, полученными из автоматизированной информационной системы ОСАГО (прилагаются), для того, чтобы обеспечить доступность ОСАГО хотя бы для 90% легковых автомобилей юридических лиц, используемых в качестве такси, максимальное значение базовой ставки страховых тарифов по ОСАГО необходимо увеличить на 75% по сравнению с предусмотренной в настоящее время.			сложившуюся страховую практику. Обращаем внимание на то, что деятельность Банка России при разработке страховых тарифов по обязательному страхованию в соответствии с подпунктом 1 пункта 1 статьи 3 Федерального закона от 02.11.2013 № 293-ФЗ «Об актуарной деятельности в Российской Федерации» является объектом обязательного актуарного оценивания, которое подтверждает адекватность и сбалансированность устанавливаемых страховых тарифов.
3.	Приложение 1 к проекту Указания	Выделение транспортных средств (далее - ТС) категории В, ВЕ, эксплуатируемых с целью каршеринг, в отдельную группу тарификации по ОСАГО по аналогии с тем, как это сейчас реализовано для ТС категории В, ВЕ, используемых с целью такси.	Российский союз автостраховщиков; ПАО «Группа Ренессанс Страхование»	Не учтено	Выделение транспортных средств, используемых для краткосрочной аренды («каршеринг») в отдельную категорию не представляется возможным ввиду отсутствия законодательно установленного понятия «каршеринг» и возникающими в связи с этим трудностями при отнесении транспортных средств к указанной категории, что также не позволяет получить необходимую статистику для проведения расчетов и установления значений страхового тарифа для указанной категории транспортных средств.
4.	Приложение 1 к проекту Указания	Предлагаем выделить «тарифный коридор» для перевозок по заказам либо распространить на них «тарифный коридор», предусмотренный для регулярных перевозок с посадкой и высадкой пассажиров как в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок, так и в	Российский союз автостраховщиков	Не учтено	Выделение перевозок по заказам в отдельную тарифную категорию представляется нецелесообразным, так как транспортное средство, в отношении которого заключается договор обязательного страхования, в отличие от регулярных перевозок, к перевозкам по заказам может привлекаться лишь эпизодически в течение срока действия

		любом не запрещенном правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок.			договора обязательного страхования. Кроме того, для изменения базовой тарифной ставки для рассматриваемого вида перевозок для выделения данного вида необходимо проведение дополнительное исследование, включающее в себя сбор статистических данных.
5.	Пункт 2 приложения 2, приложение 4 к проекту Указания	<p>РСА просит рассмотреть возможность упрощения формулировок с целью их однозначного понимания всеми заинтересованными сторонами в соответствии с предложениями РСА, приведенными в приложении к настоящему письму.</p> <p>Кроме того, считаем необходимым уточнить, что таблица КБМ, приведенная в пункте 6 Приложения 4 к проекту указания, распространяется в том числе на договоры с юридическими лицами. Дополнительно, во избежание разных трактовок (в том числе автовладельцами) просим прямо указать, что действие данной таблицы распространяется до окончания действующего периода КБМ, т.е. до 31 марта 2022 года включительно.</p> <p>Относительно возвращения в таблицу значений КБМ понятия «класс КБМ» сообщаем, что при разработке новой версии автоматизированной информационной системы ОСАГО, созданной в соответствии со статьей 30 Федерального закона от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев</p>	Российский союз автостраховщиков	Учтено частично	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Скорректированы формулировки пунктов 4 – 8 приложения 4 к проекту Указания в сторону их упрощения.</li> <li>2. Введен отложенный до 1 апреля 2022 года срок вступления в силу положений, определяющих новый порядок определения коэффициента КБМ.</li> </ol>

		<p>транспортных средств» (далее – АИС ОСАГО), возможность нахождения в системе класса была упразднена в связи с исключением данного понятия из законодательства. Обеспечение возможности учета класса в АИС ОСАГО требует масштабных доработок указанной системы. Вместе с тем, осознавая необходимость введения понятия «класс КБМ» для обеспечения в будущем плавного перехода с одних значений КБМ к другим, РСА приступает к реализации данной задачи. При этом отмечаем, что масштабность доработок в условиях ограниченного времени, оставшегося до 1 апреля 2022 года, может не позволить обеспечить реализацию учета класса КБМ уже к очередному периоду КБМ. В этом случае РСА будет вынужден осуществить двухэтапную реализацию изменений в части КБМ: до 1 апреля 2022 будет обеспечен перевод субъектов, сведения о которых содержатся в АИС ОСАГО, на новые коэффициенты, при этом дополнение сведений в АИС ОСАГО классами КБМ будет завершено после 1 апреля 2022 года.</p>			
6.	Пункт 2 приложения 2 к проекту Указания	<p>С учетом предоставленного пунктом 1 статьи 8 указанного федерального закона Банку России права осуществлять регулирование страховых тарифов по ОСАГО посредством установления в том числе порядка их применения страховщиками просим конкретизировать в указании Банка</p>	Российский союз автостраховщиков	Не учтено	<p>Примечание 1 к пункту 1 приложения 2 к проекту Указания соответствует подпункту «а» пункта 3 статьи 9 Федерального закона от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».</p>

		России, что КТ устанавливается по собственнику транспортного средства. Данное уточнение необходимо для корректного определения КТ в случаях, когда у транспортного средства одновременно несколько владельцев (например, арендодатель и арендатор, лизингодатель и лизингополучатель).			
7.	Пункт 5 приложения 2 к проекту Указания	Считаем необходимым или предусмотреть предоставление при заключении договора ОСАГО нотариально заверенного перевода иностранного водительского удостоверения, или сохранить действующее правило о признании для такой категории автовладельцев стажа равным нулю, поскольку предлагаемая формулировка, по мнению РСА, может повлечь конфликты со страхователями относительно стажа вождения, сведения о котором указаны на иностранном языке.	Российский союз автостраховщиков	Учтено частично	Положение о порядке определения коэффициента КВС скорректировано.
8.	Пункт 6 приложения 2 к проекту Указания	Просим Банк России уточнить формулировки в таблице периодов использования с тем, чтобы из них однозначно вытекала возможность установления периода использования, не кратного месяцу (например, 5 месяцев и 20 дней), но в любом случае не менее 3 месяцев, поскольку данное ограничение напрямую предусмотрено законом.	Российский союз автостраховщиков	Учтено	