

МТСБУ дайджест

ВИПУСК 182 27.06.2022



**Генеральний директор
МТСБУ**

Володимир Шевченко:

«Підвищення страхових сум з ОСЦПВ стане кроком до більш справедливої та ефективної системи захисту прав постраждалих в ДТП. Випадків, коли розмір шкоди автівці більший, ніж чинна страхова сума за полісом ОСЦПВ, щорічно нараховувалось тисячами.

Постраждалі в таких аваріях люди мають право на повне відшкодування. Зараз же їм доводиться вимагати компенсації витрат на ремонт понад страхову суму від винуватця ДТП, і часто це потребує тривалого судового розгляду, що особливо складно реалізувати за умов воєнного стану».

У ЦЬОМУ ВИПУСКУ:

ГОЛОВНІ НОВИНИ	1
ІНШІ НОВИНИ	3
МОТОРНЕ СТРАХУВАННЯ ЗА КОРДОНОМ	6
ПУБЛІКАЦІЇ В ЗМІ	7

СТАТИСТИКА



ШИБКА! ЗАКЛАДКА НЕ ОПРЕДЕЛЕНА.

ГОЛОВНІ НОВИНИ

В Україні з 1 липня 2022 року збільшується розмір страхових сум з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів

Національний банк за поданням МТСБУ прийняв рішення щодо збільшення з 1 липня 2022 р. страхових сум (максимального розміру виплат) за договорами ОСЦПВ:

- до **160 000 гривень** на одного потерпілого за шкodu, заподіяну майну потерпілих (до змін ця сума становила 130 000 гривень);
- до **320 000 гривень** на одного потерпілого за шкodu, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих (до змін ця сума становила 260 000 гривень).

«Ми вдячні за продуктивну спільну роботу страховому ринку та Моторному (транспортному) страховому бюро України, за поданням якого були розроблені зазначені вище зміни. Ринок страхування не просто працює, а й розвивається під час війни. Вважаю це важливим досягненням. Зміни торкнуться 42 страховиків-членів МТСБУ та всіх українців, у яких укладені договори «автоцивілки», – прокоментував заступник Голови Національного банку **Сергій Ніколайчук.**

Як зауважує регулятор, збільшення страхових сум за договорами ОСЦПВ дозволить учасникам дорожнього руху отримати кращий рівень захисту їх фінансових інтересів. Особливо це актуально в умовах зростання цін на деталі та комплектуючі до автомобілів. Водночас вартість полісу для споживачів суттєво не зросте, запевняє НБУ.

Також Національний банк **розширив діапазон значень коригуючого коефіцієнта до базового страхового платежу.** Цей коефіцієнт допомагає оцінити рівень збитковості діяльності страховика. Розширення діапазону дозволить страховикам мінімізувати ризики недорезервування та сформувати адекватну тарифну політику для споживачів страхових послуг.

Зміни визначаються постановою Правління Національного банку від 30 травня 2022 року №109 «Про розміри страхових сум за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів».

Новий розмір страхових сум буде діяти **для договорів ОСЦПВ, що укладені починаючи з 1 липня 2022 року.**

Також за поданням МТСБУ, з 1 липня ліміт (максимальний розмір) виплати за шкodu, заподіяну майну потерпілих, у разі оформлення ДТП з використанням європротоколу, з буде збільшено до 80 тис. грн.

Чинний ліміт становить 50 тис. грн. Новий розмір ліміту **діятиме для всіх договорів ОСЦПВ, незалежно від дати їх укладання.**

Такі зміни встановлюються постановою Правління Національного банку від 30 травня 2022 року №108 [«Про деякі питання здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»](#).

Підвищення максимального розміру виплат за європротоколом дасть змогу більшій кількості постраждалих у ДТП осіб оформити ДТП та отримати страхову виплату без необхідності викликати на місце аварії представників Національної поліції, часто залучених до оборони країни під час дії воєнного стану.

За оцінками МТСБУ, зараз у більше, ніж в 95% страхових подій за ОСЦПВ розмір шкоди не перевищує 80 тис. грн. Загалом, у 1 кв. 2022 р. кількість вимог, врегульованих за європротоколом, становила **12,3 тис. шт.**, сума виплат – **144 млн. грн.** Питома вага вимог, врегульованих за європротоколом у загальній кількості сплачених вимог суттєво зросла і склала 39% (+3 в.п), а у загальній сумі виплат – 20,5% (+2,3 в.п.).

Бюро звертає увагу автовласників, що скористатися європротоколом (в паперовій чи електронній формі) вони можуть за певних обставин:

- учасниками ДТП є не більше 2-х транспортних засобів,
- відсутні травмовані (загиблі) в ДТП люди,
- водії-учасники ДТП мають поліси ОСЦПВ,
- наявна згода водіїв транспортних засобів-учасників щодо обставин ДТП,
- у водіїв відсутні ознаки алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів.

У разі невиконання хоча б однієї з зазначених умов, виклик відповідного підрозділу Національної поліції для оформлення ДТП є обов'язковим.

За відсутності в аварії потерпілих, яким завдано шкоди життю або здоров'ю, і за умови, що транспортні засоби можуть безпечно рухатися, та неможливості виїзду представників Національної поліції на місце ДТП, за наявності взаємної згоди в оцінці обставин скоєного ДТП згідно п. 2.11. [Правил дорожнього руху](#) водії можуть прибути до найближчого поста або до органу Національної поліції для оформлення відповідних матеріалів, попередньо склавши схему пригоди та поставивши підписи під нею.

Країни Балтії припинили співпрацю з Бюро «Зелена картка» Росії та Білорусі.

Латвійське бюро страховиків транспортних засобів (LTAB) разом із Бюро «Зелена картка» інших країн Балтії прийшли до консенсусу щодо припинення співпраці з російським (РСА) та білоруським Бюро «Зелена картка».

LTAB радить національним страховикам тимчасово відмовитись від оформлення міжнародних страхових сертифікатів для поїздок до Росії та Білорусі. Автовласники, які хочуть поїхати до цих країн, можуть укласти договір прикордонного



**ЗБІЛЬШУЄТЬСЯ ЛІМІТ
ВИПЛАТ ЗА
ЄВРОПРОТОКОЛОМ**

страхування на кордоні відповідної країни. В певних випадках автовласники можуть укласти короткотерміновий договір «Зелена картка».

«Ми закликаємо автовласників, які планують поїздку до Росії та Білорусі, шукати можливість придбання полісів прикордонного страхування на в'їзді до цих країн», - заявили у LTAB.

Бюро «Зелена картка» країн Балтії домовилися про припинення співпраці з Бюро Росії та Білорусі. Цей крок був підтриманий Бюро інших країн Європейської економічної зони.

«Співпраця з Бюро «Зелена картка» Росії та Білорусі припиняється через військове вторгнення в Україну, яке розпочате вищезгаданими країнами-агресорами, а також у зв'язку із запровадженням санкцій західних країн до Росії та Білорусі, через які міжнародні грошові перекази до цих країн практично унеможливлені», - зазначають у LTAB.

«Угода про співпрацю, укладена між Бюро країн системи «Зелена картка» передбачає, що вона діятиме до 5 травня 2023 року, тому міжнародні страхові сертифікати, які вже видані автовласникам, зберігають чинність. Але вже зараз автовласники мають брати до уваги певні незручності, плануючи придбання полісів страхування для поїздки до цих країн», - пояснює член правління LTAB.

Система «Зелена картка» була започаткована в 1953 році і призначена для того, щоб позбавити водіїв необхідності укладати договір прикордонного страхування при перетині кордонів країн-членів системи. «Зелена картка» одночасно захищає власників транспортних засобів від наслідків шкоди, заподіяної третім особам, та оберігає фінансові інтереси жертв ДТП як за кордоном, так і в країні їх проживання.

ІНШІ НОВИНИ

Національний банк пропонує до обговорення з учасниками ринку [зміни до Правил складання та подання звітності](#) учасниками ринку небанківських фінансових послуг.

Мета змін до Правил – удосконалення звітності страховиків, у тому числі у зв'язку зі змінами у законодавстві та набуттям Національним банком повноважень змінювати порядок визначення фактичного та нормативного запасу платоспроможності страховиків.

Проект змін до Правил:

- ураховує змінені вимоги до платоспроможності страховиків;
- містить оновлений перелік показників звітності, а також доповнення пояснювальної записки до звітності страховика новою інформацією та уточнення до заповнення актуарного звіту (пояснювальна записка страховика та актуарний звіт у новій редакції наведені у додатках до Правил);
- виключає 14 файлів із показниками звітності та запроваджує нові 19 файлів із показниками звітності, що подаються безпосередньо страховиками;
- скасовує вимоги щодо подання файлів FR0 «Дані фінансової звітності», FR1 «Дані консолідованої фінансової звітності».

В Україні відбувся Тиждень безпеки дорожнього руху, організатором якого виступила «Київська міжрегіональна філія» ДП «Український науково-дослідний інститут медицини транспорту» МОЗ України.

Серед учасників – представники депутатського корпусу, МТСБУ, Міністерства інфраструктури України, Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства охорони України; Міністерства освіти і науки України Державної служби України з безпеки на транспорті, експерти з питань організації дорожнього руху, безпеки дорожнього руху, медицини катастроф.

Питання, що були обговорені:

- Законодавчі зміни у сфері безпеки дорожнього руху.
- Стан аварійності в умовах воєнного стану.
- Актуальні питання в сфері безпеки перевезень пасажирів і вантажів.
- Зміни у підготовці та підвищенні кваліфікації водіїв.
- Медичні аспекти надання допомоги постраждалим в ДТП.
- Особливості страхування під час воєнного стану та інші.

Під час прес-конференції в агенції «Укрінформ» на тему: «Безпека на транспорті в умовах воєнного стану», якою відкрився Тиждень, перший заступник начальника Департаменту патрульної поліції **Олексій Білошицький** заявив, що за чотири місяці 2022 року на дорогах України зареєстровано **4028 ДТП з загиблими або травмованими особами, що майже на 40% менше** порівняно з аналогічним періодом минулого року. В таких ДТП загинула 661 особа, що на 16% менше ніж за аналогічний період минулого року.



Олексій Білошицький зауважив, що на перший погляд вищезгадана статистика демонструє позитивну динаміку щодо скорочень ДТП, однак тут не слід забувати і відкидати той факт, що з початком воєнного стану кількість автівок на дорогах України значно скоротилась.

«Якщо брати відсотково, то статистика є позитивною за динамікою, але цю статистику не можна сприймати, як абсолютні цифри. Ми розуміємо, що з початком війни у нас були зміни у статистиці ДТП та в транспортному потоці. Тому зрозуміло, що є зменшення потоку транспортних засобів, і є ті нюанси, які вплинули на цю статистику», – зазначив Білошицький.

При цьому він підкреслив, що головною причиною ДТП лишається **перевищення безпечної швидкості руху**. З цієї причини виникає близько 46% усіх ДТП.

Далі йдуть:

- порушення правил маневрування (19%)
- порушення правил пішохідних переходів і перехресть (по 8%)
- недотримання безпечної дистанції
- керування у стані сп'яніння.

Білошицький також нагадав, що не дивлячись на те, що в країні триває війна – правила дорожнього руху лишаються незмінні, і їх потрібно дотримуватись.

У Верховній Раді зареєстровано низку законопроектів, якими передбачається посилити відповідальність водіїв за порушення правил дорожнього руху в умовах воєнного стану.

Про це під час круглого столу розповів заступник голови Комітету ВРУ з питань транспорту та інфраструктури **Володимир Крейденко**.

Так, [законопроєктом №7354](#) передбачено новий порядок відповідальності за порушення порядку підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспорту, порушення порядку державної акредитації шкіл, атестації спеціалістів і порядку оформлення або видачі посвідчення водія.

«Ми бачимо слабку підготовку водіїв до керування транспортними засобами в автошколах. Під час проведення контролю все частіше трапляються випадки порушення посадовими особами автошкіл порядку підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв. Не рідкі випадки, коли особи взагалі не відвідують навчання, а лише формально зараховані до автошколи, сплачують немалі кошти і отримують посвідчення. Це впливає на рівень безпеки на дорогах», – сказав Крейденко.

За його словами, у разі ухвалення цього законопроєкту суб'єктами відповідальності виступатимуть особи закладів, що проводять підготовку і перепідготовку та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів і посадові особи територіальних сервісних центрів при МВС. Адміністративна відповідальність наступатиме лише за умови, що допущені порушення не містять в собі складу кримінального правопорушення.

«За систематичні порушення ПДР розмір штрафу збільшується. Від трьох до п'яти правопорушень – вдвічі, від п'яти до десяти – вп'ятеро, понад 10 разів – позбавлення права керування транспортним засобом на строк до двох років. Під систематичним правопорушенням розуміється вчинення трьох і більше таких протиправних дій протягом року», – розповів парламентарій.

Також у Верховній Раді вважають, що систематичні порушення правил дорожнього руху окремими його учасниками свідчать про неефективний механізм покарання за такі правопорушення. Відтак збільшити розміри

штрафів за систематичні порушення ПДР покликаний законопроєкт №7026-1.

Крім того, за словами Крейденка, [законопроєкт №6502](#) удосконалює облік штрафних балів у сфері дотримання безпеки дорожнього руху.

«Пропонується запровадити систему нарахування штрафних балів за порушення ПДР, зафіксованих не в автоматичному режимі, що тягне за собою тимчасове зупинення дії посвідчення водія до моменту повторного проходження ним повторного курсу навчання за відповідними програмами та успішного складання теоретичного та практичного іспиту на знання ПДР», – сказав депутат.

МОТОРНЕ СТРАХУВАННЯ ЗА КОРДОНОМ

Як свідчать дані, середня ціна страхування автомобілів у Великобританії знизилася до найнижчого рівня з 2015 року.

Середня ціна на ОСЦПВ в першому кварталі 2022 року становила **416 фунтів стерлінгів**, згідно даних Асоціації британських страховиків (ABI), що є зниженням на 5% порівняно з аналогічним періодом минулого року.

Ціни на нові поліси збільшились, але вартість поновлення страхового покриття знизилася.

Нещодавно запроваджені правила означають, що страховики не можуть надавати чинним страхувальникам, що переукладають договори, ціну вищу, ніж ту, яку б вони сплатили як нові клієнти.

Заходи були запроваджені національним наглядовим органом (FCA), який заявив, що вони мають на меті покласти край нескінченним знижкам для заманювання нових клієнтів страховиків.

Очікується, що автомобілісти заощадять **4,2 млрд. фунтів стерлінгів** протягом 10 років завдяки цим змінам, зауважує FCA.

ABI виявив розрив, що постійно зростає, у розмірі середніх премій за новими договорами та пролонгованими з моменту введення нових правил. Середня премія, сплачена новим клієнтом в першому кварталі, була на **105 фунтів вища**, ніж за у разі поновлення договору.

Середня ціна нового полісу становила **480 фунтів стерлінгів**, що на 34 фунти стерлінгів більше, ніж роком раніше, тоді як середній показник для пролонгації становив 375 фунтів стерлінгів (-55 фунтів стерлінгів до показників минулого року).

Страховики продовжують стикатися з тиском витрат на розмір премії, частково через постійний глобальний дефіцит напівпровідників, повідомляє ABI. Дефіцит посилюється через пандемію коронавірусу та війну в Україні.

Середній автомобіль може містити до 3000 напівпровідникових мікросхем, а дефіцит впливає на час та вартість ремонту транспортних засобів, додає ABI.

Ціна фарби також зростає. Транспортні засоби стають все більш доскональшими та дорожчими в ремонті. Також на ціни впливає дефіцит кваліфікованої робочої сили в авторемонтній галузі після Брекзиту.

«Хоча це надзвичайно складно, страховики роблять усе можливе, щоб ціни були максимально конкурентоспроможними, оскільки мільйони домогосподарств намагаються впоратись з кризою зростання витрат на життя», – зауважують в ABI.

1 фунт стерлінгів = 1,26 долара США.

Румунський ринок ОСЦПВ продовжує консолідацію, яка розпочалася у другій половині минулого року після банкрутства компанії CITY Insurance.

Дані, надані страховими компаніями та узагальнені управлінням фінансового нагляду (ASF), показують, що за перші три місяці 2022 року **валові премії досягли показника 2,47 млрд. леїв**, повідомляє ASF. Для порівняння у першому кварталі 2021 року ринок ОСЦПВ в Румунії становив 1,11 млрд. леїв.

ASF зазначає, що більшість страхових компаній, уповноважених продавати поліси ОСЦПВ, зберігають інтерес до ринку, тоді як концентрація у найбільшого гравця галузі в лютому показала зменшення: «Частка ринку Euroins в лютому була нижче 35% проти майже 38% у січні, у час як наступні за розміром учасники ринку збільшили свої частки: частка Allianz Tirias перевищила 20,3% у лютому порівняно з 18,7% у січні, а частка Groupama перевищила 19,3% у лютому порівняно з 14,5% у січні, Asiom Vig, Grawe та Omniasig VIG також зберігають досить значні частки ринку – близько 8% у лютому.

Варто також відзначити структуру портфеля ОСЦПВ. Більше 83% договорів було укладено на максимальний строк у 12 місяців, лише 6% – на період 6 місяців, біля 10% мають термін дії один місяць.

На підтримку процесу диверсифікації ASF заявило, що задовольнить прохання страхових компаній-членів BAAR (Національно бюро автостраховиків) про розподіл клієнтів з високим рівнем ризику рівномірно між страховими компаніями, а не пропорційно до їхньої частки ринку, як це було раніше.

Відповідно до чинного законодавства, клієнти, які отримали щонайменше три цінові пропозиції на страхування, які на 36% вище, ніж основна ставка для категорії водіїв, до якої вони належать, класифікуються як клієнти з високим рівнем ризику і можуть звернутися BAAR з вимогою укласти договір за ціною, яка дорівнює базовій ставці плюс 36%. На даний момент BAAR вже розподілив між страховиками понад 35 000 клієнтів з високим рівнем ризику.

100 румунських леїв = 21,6 долара США

ПУБЛІКАЦІЇ В ЗМІ

Юридична газета повідомила, що з 16 травня в Україні [відновляють роботу камери фіксації](#) порушень правил дорожнього руху.

«Камери не працюватимуть на тимчасово окупованих територіях», — зазначив Міністр внутрішніх справ України Денис Монастирський.

З початку широкомасштабної агресії рф проти України жоден реєстр чи база даних, якою володіє МВС або підконтрольні йому центральні органи виконавчої влади, жоден документ не потрапив до рук ворога. Всі камери автоматичної фіксації порушень ПДР так само працюють в режимі, що забезпечує конфіденційність передачі даних.

Також він зауважив, що підрозділи Нацполіції, які були залучені у відсічі збройній агресії рф, у тих регіонах, де це можливо, уже повертаються до виконання безпосередньо поліцейських функцій, наприклад, патрулювання.

Загалом працюватиме 128 камер у 20 містах України.

«Переконані, що робота системи автоматичної фіксації порушень ПДР, як і в попередній період, дозволить зменшити кількість ДТП, оскільки саме порушення швидкісного режиму є причиною номер один для ДТП зі

смертельними наслідками», — зазначив заступник Міністра внутрішніх справ України **Євгеній Єнін**.

Видання «Finance.Ua» розповіло про [підсумки роботи камер автоматичної фіксації](#) за 2 роки. Видання інформує:

За два роки оформлено **4,2 мільйони постанов** про порушення правил дорожнього руху, що були зафіксовані камерами. Усього з 2020 року українці сплатили штрафів на суму 800 мільйонів гривень.

За 2 роки встановили 270 стаціонарних комплексів автофіксації у 25 містах та 16 областях України. Також на дороги вивели чотири приховані «фантомні» патрулі. Наразі, незважаючи на війну, відновили роботу 128 камер у 10 регіонах країни та 20 містах.

Навіть зараз за умов війни система автофіксації продовжує роботу.

Камери автоматичної фотовідеофіксації в Україні контролюють дотримання правил дорожнього руху вже два роки. Підсумки роботи системи за цей період підбив перший заступник начальника Департаменту патрульної поліції Олексій Білошицький.

Зараз поліцейські камери фіксують перевищення допустимої швидкості та порушення правил зупинки та стоянки. У перспективі планується, що вони зможуть також виявляти проїзд на заборонний сигнал світлофора та рух зустрічною смугою.

Проте, основною метою системи автофіксації називають не поповнення бюджету, а зниження кількості ДТП. Так, у Києві та Київській області у місцях роботи камер аварійність зменшилася на 65%. Крім того, у лютому цього року вперше в історії України було відзначено два дні, коли на дорогах не загинула жодна людина.

«Автофіксація безпосередньо впливає на зниження рівня аварійності, зменшення тяжких наслідків ДТП і служить превенцією щодо недопущення порушень правил дорожнього руху на вулично-дорожній мережі. Запуск системи у 2020 році дозволив зберегти життя та здоров'я наших громадян та зменшити ризик травм та матеріальних збитків», — підкреслив Олексій Білошицький.

З 1 липня 2022 р. пільги на розмитнення автомобілів, завезених з закордону, скасовуються: 21 червня Верховна Рада ухвалила відповідний законопроект №7418. Інформаційна агенція «Інтерфакс» надала інформацію щодо показників ввозу авто під час дії пільгових умов:

«На початку червня в середньому завозилось 2,65 тис. автомобілів на день порівняно з 4-5 тис. у травні» - розповів Ярослав Железняк, заступник голови парламентського Комітету з питань фінансів, податкової та митної політики.

«Станом на 6 червня було імпортовано 140,310 тис. автомобілів. Загальна сума податкової знижки, що була надана, склала 15,4 млрд. грн.», - написав він в Телеграм-каналі.

За словами депутата, найбільша кількість таких автомобілів заїхало через Волинську митницю - майже 36 тис., на другому місці – Львівська з показником 27 тис. автомобілів, і Рівненська - майже 14 тис. одиниць.

Як повідомлялося, з 6 квітня Верховна Рада звільнила від оподаткування імпорт транспортних засобів громадянами України, а також суб'єктами спрощеної системи оподаткування.